Nos Ancêtres
VIE & MÉTIERS

Nos Ancêtres
VIE & MÉTIERS

N° 62
juillet-août 2013
6,50 €

Lire • Voir • Surfer • Visiter • Chercher • Découvrir

La Marine de commerce : son histoire, ses métiers

Commerce maritime, compagnies, vie des marins à bord et au port, essor de la vapeur…

DOM/S : 7,50 € • BEL : 7,40 € • CAN : 10,50 $CA • PORT. CONT : 7,50 € • N CAL/S : 890 CFP – POL/S : 950 CFP

La Gazette

- Jardiniers de fleurs et de simples
- 1907 : la viticulture en crise, un événement majeur
- Sophie Blanchard aventurière et pionnière de l'aérostation

martin média
L 17664 - 62 - F: 6,50 € - RD

Illustrations et gravures d'époque | Toute l'actualité autour des métiers

Pack 3 ouvrages Spécial monde rural

Explorez le mode de vie des travailleurs du monde rural et leurs évolutions du XIII^e^ au XX^e^ siècle !

L'élevage

Plongez au cœur des métiers de l'élevage ! Des pratiques traditionnelles à la mécanisation, découvrez les portraits d'éleveurs et de leur bétail. Les animaux étaient à la fois la force motrice pour les travaux agricoles et une véritable activité économique...

Les laboureurs

La famille paysanne était une famille nombreuse, les grands-parents ont vécu longtemps avec leurs enfants et petits-enfants sous le même toit. Le monde agricole devait beaucoup aux femmes, associées au dur labeur des hommes... Et bien plus à découvrir sur le quotidien des Hommes de la terre !

L'artisanat

Un rural sur deux n'était pas un paysan, en effet la pluriactivité régnait dans les campagnes autrefois. On pouvait compter beaucoup d'artisans : du bâtiment, du fer, du bois, du textile, du cuir... Voyagez dans un monde rural aux activités variées !

3 ouvrages pour + de dossiers passionnants et + de documentations sur le monde rural

Commandez dès maintenant votre pack 3 ouvrages et profitez de notre offre préférentielle :

14,90 €* au lieu de ~~19,50 €~~

Frais d'envoi gratuits

BON DE COMMANDE ou sa copie

Code promotion ANAV0009

à renvoyer à **NOS ANCÊTRES** • CDE • CS 60051 • 10, avenue Victor-Hugo
55800 REVIGNY-SUR-ORNAIN • N° Indigo 0 825 82 63 63 • Fax 03 29 70 56 74

Nom / Prénom .....

Adresse .....

.....

Code postal |_|_|_|_|_|

Ville .....

E-mail .....

❑ **OUI**, je désire recevoir : ..... exemplaire(s) du pack 3 ouvrages :
« Les métiers du monde rural » – *Réf. NAPACK02*
au prix unitaire de 14,90 €* au lieu de ~~19,50 €~~

Frais d'envoi GRATUITS

■ **RÈGLEMENT**

❑ par chèque joint de ..... €, à l'ordre de *Nos Ancêtres*

❑ par carte bancaire n° |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_|

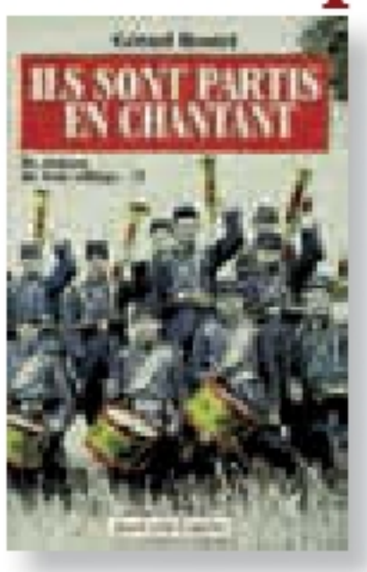
Date d'expiration |_|_| |_|_| CVC |_|_|_| (Code vérification client (trois derniers chiffres du n° figurant au verso de votre carte))

Signature *(uniquement pour CB)*

* Tarif France métropolitaine. Autres destinations, consultez www.rfgenealogie.com

Revivez le quotidien de nos ancêtres

Ils sont partis en chantant

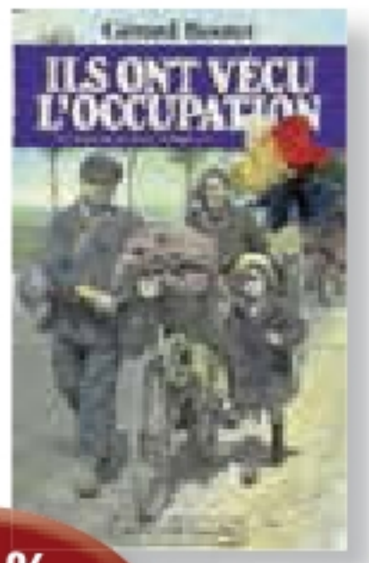


- 263 pages
- 15 x 24 cm
- **19,95 €*** au lieu de ~~21 €~~

Nos ancêtres à la guerre

Découvrez des récits émouvants et chaleureux… D'août 1914 à septembre 1939, d'une déclaration de guerre à l'autre, sept octogénaires racontent l'Histoire, la grande, telle qu'ils l'ont vécue au jour le jour, au fond de leur village.

Ils ont vécu l'Occupation



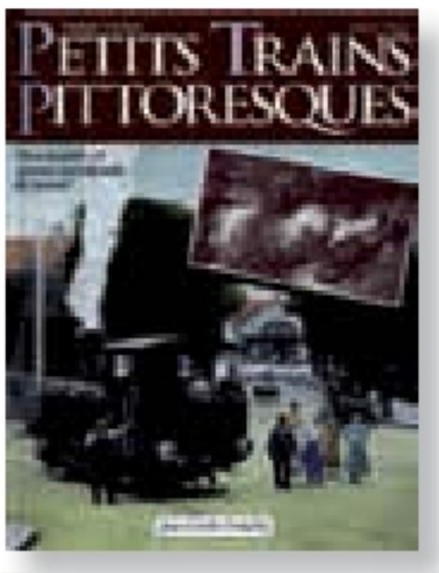
- 300 pages • 15 x 24 cm
- **19,95 €*** au lieu de ~~21 €~~

Le village à l'heure allemande

Un livre passionnant dans lequel sept octogénaires nous racontent la vie sous l'Occupation : les morts, l'exode, la solidarité, les rancunes… avec ces mille petits détails qui donnent une dimension inattendue aux événements de l'Histoire officielle.

– 5 %
Frais d'envoi gratuits

Petits trains pittoresques

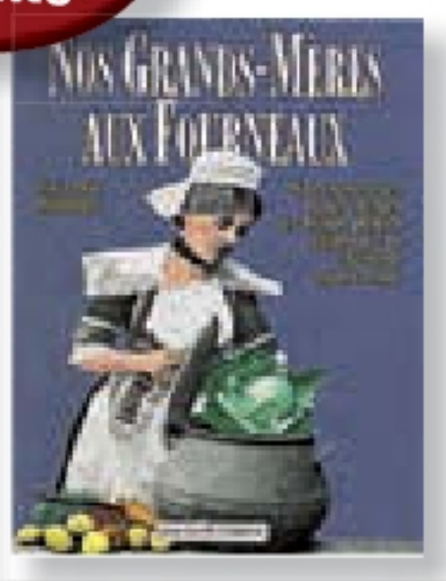


- 160 pages • 20 x 26 cm
- **22,80 €*** au lieu de ~~24 €~~

Tout le charme des tortillards d'autrefois

250 illustrations noir et couleur ainsi que des légendes réjouissantes et instructives pour découvrir ces trains qui roulaient au milieu des villages, traversaient les champs et s'arrêtaient au bon vouloir des usagers.

Nos grands-mères aux fourneaux

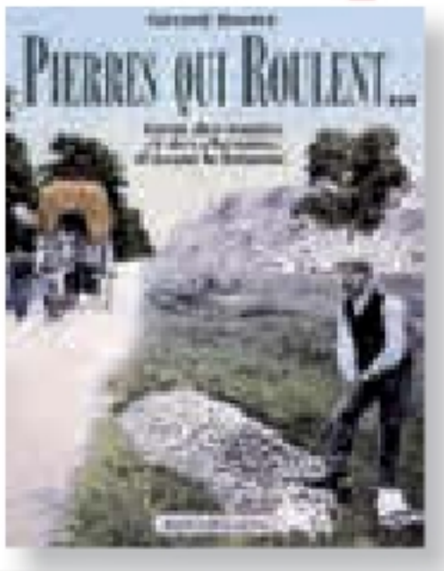


- 192 pages • 20 x 26 cm
- **25,65 €*** au lieu de ~~27 €~~

Anecdotes et recettes de la cuisine paysanne

200 recettes qui fleurent bon le terroir, directement inspirées des habitudes culinaires de jadis. À ces secrets de grands-mères s'ajoutent de succulentes anecdotes et photos d'époque.

Pierres qui roulent…

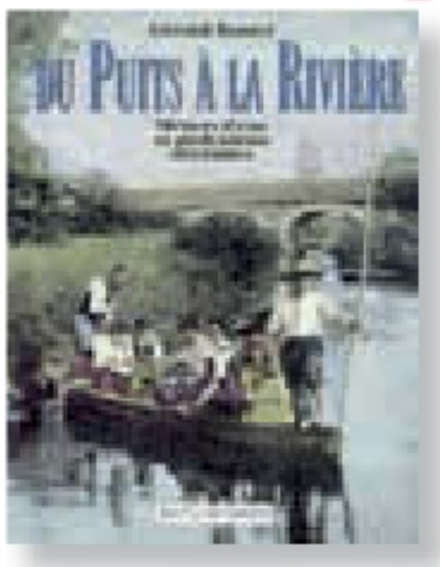


- 192 pages • 20 x 26 cm
- **27 €*** au lieu de ~~29 €~~

Gens des routes et des chemins autrefois

Découvrez nos ancêtres qui travaillaient sur la route, les vagabonds, les trimardeurs, les colporteurs ployant sous la bimbeloterie, les forains et saltimbanques, les camelots et souffleurs de musette…

Du puits à la rivière



- 192 pages • 20 x 26 cm
- **27 €*** au lieu de ~~29 €~~

Métiers d'eau et professions riveraines

Explorez des métiers oubliés ou méconnus autour de l'eau et des rivières : le sourcier, le puisatier, le fontainier, le roucheux, le coupeur d'osier, le parcheminier, le minotier, le perreyeur, le dragueur, le sablier, le passeur…

BON DE COMMANDE

À découper ou photocopier

à renvoyer à : **Nos Ancêtres** – CDE – CS 60051
10, avenue Victor-Hugo – 55800 REVIGNY-SUR-ORNAIN
Tél. : N° Indigo 0 825 82 63 63 – Fax 03 29 70 56 74

Nom/Prénom .....

Adresse .....

.....

Code postal |_|_|_|_|_| Ville .....

E-mail .....

* Tarifs France métropolitaine. Autres destinations, consulter www.rfgenealogie.com

OUI, je désire commander : Code ANAV0017

..... ex. de **Ils sont partis en chantant** (ATJ011) . . . . . soit ..... €
..... ex. de **Ils ont vécu l'Occupation** (ATJ012) . . . . . soit ..... €
..... ex. de **Petits trains pittoresques** (ATJ033) . . . . . soit ..... €
..... ex. de **Nos grands-mères aux Fourneaux** (ATJ015) . . soit ..... €
..... ex. de **Pierres qui roulent…** (ATJ017) . . . . . soit ..... €
..... ex. de **Du puits à la rivière** (ATJ019) . . . . . soit ..... €

RÈGLEMENT Total ..... €

❑ par chèque joint à l'ordre de Nos Ancêtres

❑ par carte bancaire n° |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_|

Date d'expiration |_|_| |_|_| Signature (Uniquement pour CB) :

Code CVC |_|_|_| Code vérification client
(Trois derniers chiffres du n° figurant au verso de votre carte)

Nos Ancêtres
VIE & MÉTIERS

6€ le numéro frais d'envoi gratuits

Avec plus de 3000 pages (depuis sa création), NOS ANCÊTRES est une véritable encyclopédie de référence, chaque numéro thématique offrant une documentation de premier ordre sur les activités de nos aïeux.

Profitez de cette mine d'informations variées

Abatteur – n°11 (A)
Abeilleur – n°18 (A)
Acteur – n°61 (A)
Aérostier – n°5 (A), n°7 (C), n°62 (A)
Affaneur – n°12 (N)
Agent des P.T.T. – n°51 (A)
Agioteur – n°10 (C), n°51 (N), n°52 (A)
Aiguilleur – n°42 (N)
Ajusteur en monnaies – n°10 (A)
Alchimiste – n°9 (A), n°10 (N), n°36 (N), n°46 (N), n°54
Amidonnier – n°2 (C), n°55 (A)
Amodieur – n°23 (N)
Apiculteur – n°18 (A)
Apothicaire – n°9 (A), n°31 (C)
Apprenti – n°57 (N)
Apponceuse – n°54 (N)
Arbalétrier – n°16 (A)
Archetier – n°27 (N)
Architecte – n°21 (A)
Arçonnier – n°14 (C)
Arctier – n°16 (A)
Argentier – n°15 (N)
Armateur – n°6 (C), n°62 (A)
Armurier – n°16 (A)
Arpenteur – n°8 (N)
Arquebusier – n°7 (C), n°16 (A)
Arsenaux (ouvrier des) – n°12 (N), n°16 (A)
Artillier – n°16 (N)
Astrologue – n°36 (A)
Aubergiste – n°12 (N), n°24 (A), n°36 (A)
Aumônier – n°7 (A)
Auteur – n°61 (A)
Avertisseur – n°61 (N)
Avocat – n°13 (A)
Avocat général – n°13 (A)
Avoué – n°29 (N)
Bagnard – n°6 (A), n°40 (A)
Baigneur – n°55 (N)
Bailli – n°13 (A)
Baleinier – n°61 (A)
Banquier – n°10 (A), n°49 (A), n°52 (A)
Banquiste – n°61 (A)
Barbier – n°12 (N), n°47 (A)
Batelier – n°12 (N), n°26 (A), n°35 (A), n°62 (A)
Bateleur – n°61 (N)
Batteur de céréales – n°5 (C), n°44 (A), n°60 (N)
Batteur de chanvre – n°45 (N)
Batteur de cuivre – n°40 (A)
Béate – n°54 (A)
Bedeau – n°22 (N)
Berger – n°27 (C), n°30 (A)
Betteravier – n°58 (A)
Biffin – n°56 (A)
Bigre – n°18 (A)
Bijoutier – n°35 (A)
Bimbelotier – n°12 (N)
Biscayeur – n°45 (A)
Blanchisseur – n°4 (N)
Blanchisseuse – n°7 (C), n°11 (A) n°55 (A)
Boiselier – n°8 (A)
Boisier – n°8 (A)
Boiseur – n°11 (A)
Bonnetier – n°12 (N), n°20 (A)
Boucanier – n°44 (N)
Boucher – n°12 (N), n°41 (A)
Boucholeur – n°6 (N)
Bouchonnier – n°8 (A), n° 59 (A)
Bougnat – n°11 (N)
Bouilleur de crus – n°5 (A), n°34 (A)
Bouilleur de varech – n°6 (C)
Boulanger – n°2 (A), n°26 (N), n°31 (C), n°41 (A)
Bouquetière – n°12 (N)
Bouquiniste – n°38 (A)
Bourreau – n°9 (N), n°13 (N)
Bourrelier – n°14 (A)
Boursier – n°14 (C)
Boutefeu – n°11 (A),
Boutiquier – n°12 (A)
Boutonnier – n°20 (N), n°45 (A)
Bouvier – n°30 (A)
Braconnier – n°8 (C), n°29 (A), n°49 (A)
Brassier – n°5 (A), n°60 (N)
Brigand – n°7 (C), n°46 (A)
Brigandinier – n°16 (A)
Briquetier – n°3 (A), n°25 (C)
Briqueteur – n°3 (N)
Brocanteur – n°56 (A)
Brodeur-chasublier – n°20 (A), n°54 (A)
Brodeuse – n°54 (A)
Bronzeur – n°16 (A)
Brouetteur / Rouleur – n°3 (N)
Bruiteur – n°51 (A)
Brunisseur – n°33 (C)
Bûcheron – n°8 (A)
Bugadière – n°11 (A)
Buronnier – n°23 (A)
Bustier – n°46 (A)
Cadreur – n°51 (A)
Cafetier – n°12 (N), n°36 (A)
Cahorsin – n°10 (A), n°52 (A)
Calfat – n°6 (N), n°12 (A), n°62 (A)
Cambiste – n°10 (N)
Cambrurier – n°14 (N)
Canonnier – n°16 (A), n°44 (N)
Cantinière – n°7 (A)
Canut – n°28 (A)
Cap-hornier – n°52 (A)
Capitaine de navire – n°62 (A)
Capitaine des gardes – n°15 (N)
Cardeur – n°4 (N)
Carrier – n°13 (A), n°21 (N)
Cartier – n°23 (A)
Cantonnier – n°24 (N), n°42 (N)
Cartonnier – n°4 (N), n°42 (N)
Cascarote – n°6 (C)
Caseyeur – n°6 (C)
Caveur – n°45 (A)
Cayoni – n°15 (C)
Censier – n°60 (N)
Cerclier – n°12 (C)
Chaînetier – n°1 (C)
Chambellan – n°15 (A)
Chambrelant – n°59 (N)
Chambrière – n°23 (A)
Chamoisier – n°14 (A)
Chandelier – n°19 (A)
Changeur – n°10 (A), n°35 (N), n°52 (A)
Chanoine – n°22 (A)
Chanteur de rue – n°27 (A)
Chantre – n°19 (C), n°22 (N)
Chanvreur – n°23 (A)
Chanvrier – n°45 (A)
Chapelier – n°12 (A), n°55 (A), n°56 (A)
Chapuiseur – n°14 (N)
Charbonnier – n°8 (A), n°12 (C), n°25 (C), n°56 (N)
Charbonnier (marine) – n°62 (N)
Charcutier – n°12 (N), n°41 (A)
Charlatan – n°9 (A), n°18 (A), n°46 (A), n°61 (N)
Charpentier - Hors-série (A), n°21 (A)
Charpentier de Marine - Hors-série (A), n°6 (C), n°12 (C), n°44 (N)
Charretier – n°5 (C), n°26 (A), n°62 (A)
Charron - Hors-série (A), n°42 (C)
Chasse-marée – n°6 (N), n°41 (N)
Chasseur – n°49 (A), n°54 (N)
Chasseur de baleines – n°61 (A)
Chasseur de loup – n°13 (A), n°49 (A)
Chasseur de vipères – n°8 (A)
Châtreur – n°15 (N)
Chaudronnier – n°1 (C), n°12 (N), n°40 (A)
Chaufournier – n°25 (A)
Chauffeur (train) – n°42 (A), n°62 (N)
Chauffeur (brigandage) – n°46 (A)
Chaumiste – n°30 (C)
Cheminot – n°42 (A)
Chevalier – n°7 (A)
Chevaucheur – n°48 (A)
Chevrier – n°8 (N) , n°30 (N)
Chiffonnier – n°17 (N), n°24 (A), n°56 (A)
Chimiste – n°4 (N)
Chineur – n°24 (N), n°56 (A)
Chirurgien – n°1 (A), n°18 (A), n°22 (A), n°33 (N), n°39 (N)
Chirurgien de marine – n°62 (C)
Chocolatier – n°31 (A)
Choverrier – n°25 (A)
Cirier – n°9 (A), n°19 (A)
Ciseleur – n°16 (A)
Claqueur – n°61 (N)
Clerc – n°29 (A)
Cloutier – n°1 (A), n°23 (N), n°50 (A)
Cocher – n°1 (N), n°24 (A), n°43 (N)
Colporteur – n°3 (A), n°10 (N), n°17 (A)
Coiffeur – n°47 (A), n°61 (C)
Coffretier – n°50 (A)
Colombophile – n°51 (A)
Colon – n°47 (A)
Colporteur – n°3 (A), n°10 (N), n°17 (A), n°54 (C)
Coltineur – n°26 (C)
Comédien – n°61 (A)
Commis de Poste – n°24 (N)
Commissaire – n°15 (N)
Commissaire royal – n°8 (C)
Commissionnaire – n°24 (A)
Concierge de cimetière – n°39 (A)
Confesseur – n°42 (A)
Confiseur – n°31 (A)
Confiturier – n°31 (C)
Connétable – n°7 (C), n°13 (C)
Contrebandier – n°6 (N), n°35 (A), n°46 (A), n°54
Contresanglier – n°14 (C)
Contrôleur de billet – n°42 (N)
Convers – n°22 (A)
Copiste – n°32 (A), n°33 (A)
Coq – n°62 (A)
Coquetière – n°6 (N), n°41 (A)
Coquillard – n°53 (N), n°58 (N)
Cordier – n°2 (A), n°6 (N), n°45 (A)
Cordonnier – n°12 (A), 14 (A), n°20 (N)
Corroyeur – n°14 (A)
Cornier – n°45 (N)
Corsaire – n°44 (A), n°62 (A)
Corsetier – n°20 (N)
Coupeur de perches – n°8 (N)
Coupeur de taillis – n°8 (C)
Courretier – n°10 (N)
Courrier – n°48 (A)
Courtillier – n°23 (A)
Courtisan – n°15 (A)
Coutelier – n°1 (A), n°12 (A)
Couturière – n°20 (A)
Couvreur – n°3 (A), n°21 (A)
Crieur de journaux – n°38 (A)
Crieur de vieux fers – n°56 (A)
Crieur public – n°12 (N), n°26 (C)
Cristallier – n°37 (C), n°39 (A)
Crocheteur – n°12 (C)
Croisé – n°58 (N)
Croque-mort – n°39 (N)
Crossier – n°16 (A)
Cueilleuse de fleurs – n°47 (A)
Cuisinier – n°31 (C), n°41 (A)
Cultivateur – n°60 (N)
Curé – n°22 (A) n°39 (A), n°42 (N)
Damasquineur – n°16 (N)
Débardeur – n°26 (A)
Débardeur-roulier – n°8 (A)
Débardeuse – n°6 (N)
Décadier – n°61 (N)
Décalqueur – n°33 (C)
Décier – n°45 (C)
Décrotteur – n°12 (C)
Démascleur – n°59 (A)
Demoiselle des téléphones – n°51 (A)
Dentellière – n°6 (C), n°20 (A), n°54
Dérouleur – n°26 (C)
Dessinateur en toiles – n°58 (N)
Dessinateur de presse – n°38 (A)
Devin – n°36 (A)
Dinandier – n°12 (C), n°40 (A)
Distillateur – n°34 (A)
Docker – n°62 (A)
Docteur – n°18 (A)
Doleur – n°8 (N)
Dominotier – n°23 (N)
Dompteur – n°61 (N)
Douanier – n°6 (N), n°35 (A)
Doubletier – n°20 (N)
Dragon – n°7 (N)
Drapier – n°4 (A)
Draveur – n°8 (A)
Dresseur de puces – n°61 (N)
Droguiste – n°9 (N)
Ébéniste - Hors-série (A)
Ébrancheur – n°8 (N)
Écailliste – n°45 (A)
Échevin – n°13 (N), n°15 (A)
Éclusier – n°26 (A)
Écolier – n°52 (A)
Écorceur – n°8 (A)
Écrivain – n°32 (A)
Écrivain public – n°19 (N), n°38 (A)
Écuyer de maison – n°24 (N)
Éditeur – n°38 (A)
Égoutier – n°55 (N)
Éleveur – n°30 (A)
Émailleur – n°33 (A)
Emboucheur – n°30 (A)
Emouleur – n°1 (C)
Enfileuse – n°54 (N)
Enfant trouvé – n°62 (A)
Empoisonneur – n°9 (A)
Enfourneur – n°33 (C)
Engazeteur – n°33 (C)
Enhayeur / Hallier – n°3 (N)
Ensevelisseuse – n°39 (A)
Entremetteur – n°56 (A)
Épicier-apothicaire – n°9 (A), n°31 (N)
Épicier grossier – n°9 (A), n°41 (A)
Épincheuse – n°4 (N)
Esclavagiste – n°51 (A)
Esclave – n°51 (A)
Escola – n°56 (A)
Espadeur – n°45 (N)
Essarteur – n°8 (A)
Esteufier – n°23 (A)
Établisseur – n°59 (N)
Étameur – n°12 (N)
Étapier – n°7 (C)
Étuviste – n°47 (A)
Éventailliste – n°20 (A), n°45 (N)
Explorateur – n°52 (N)
Fabricant d'encre – n°32 (A)
Fabricant d'espadrilles – n°45 (A)
Fabricant de biberons – n°57 (A)
Fabricant de neige – n°54 (N)
Facteur – n°24 (A), n°48 (A)
Facteur d'orgues – n°27 (A)
Facteur de clavecins – n°27 (A)
Facteur de harpes – n°27 (A), n°56 (N)
Facteur de pianos – n°56 (N)
Faïencier – n°33 (A)
Faiseur de poudre – n°16 (A)
Fait-diversier – n°38 (A)
Faucheur / Faucilleur – n°44 (N)
Faudreur – n°25 (C)
Faussaire – n°10 (A)
Faux-monnayeur – n°10 (A), n°46 (A), n°52 (A)
Faux-saunier – n°6 (N), n°46 (A)
Féculier – n°55 (A)
Féministe – n°50 (A)
Fendeur d'échalas – n°8 (A)
Fendeur de peaux – n°56 (N)
Fendeur-lattier – n°8 (A)
Ferblantier – n°1 (C), n°40 (A)
Fermier – n°2 (A), n°15 (A), n°60 (A)
Fermier général – n°15 (A)
Feuilletoniste – n°38 (A)
Fèvre – n°1 (N), n°59 (N)
Filetier – n°6 (A)
Filetoupier – n°45 (N)
Fileuse – n°4 (N), n°28 (A)
Financier – n°15 (A), n°52 (A)
Fleuriste – n°20 (N)
Flibustier – n°44 (N)
Fondeur – n°1 (C), n°35 (N)
Fondeur de cloches – n°29 (A)
Fondeur de canon – n°1 (C), n°16 (A)
Fondeur de plumes – n°9 (A), n°32 (A)
Fontainier – n°55 (A)
Forgeron – n°1 (A), n°56 (A)
Forçat – n°6 (A), n°40 (A), n°44 (C)
Formier – n°14 (N)
Fort aux farines – n°2 (N)
Fossoyeur – n°39 (A)
Foulon / Foulonnier – n°4 (N)
Fourbisseur – n°16 (A), n°35 (N)
Fournier – n°2 (N), n°41 (N)
Fournier – n°2 (N)
Fournier à boulets – n°18 (A)
Fourreur – n°14 (A)
Fourrier – n°44 (N)
Foyé – n°56 (A)
Fripier – n°56 (A)
Fromager – n°12 (C), n°23 (A)
Gabarier – n°35 (A)
Gabelou – n°6 (A), n°20 (N)
Gabier – n°62 (C)
Gagiste – n°61 (C)
Gainier – n°14 (C)
Galérien – n°44 (A)
Galibot – n°11 (A),
Gantier – n°12 (C)
Garde de vignes – n°34 (N)
Garde-chasse – n°49 (A)
Gantier-parfumeur – n°20 (A), n°47 (A)
Garçon de théâtre – n°61 (N)
Garde-barrière – n°42 (A)
Garde forestier – n°8 (A), n°22 (A), n°24 (A)
Garde-juré – n°6 (C), n°35 (N)
Garde-juge – n°10 (A)
Garde mobile – n°7 (A)
Garde national – n°7 (A)
Gemmeur – n°8 (A)
Gendarme – n°7 (A)
Gendarme prévôtal – n°7 (A)
Gitan – n°49 (A)
Glacier – n°31 (N), n°55 (N)
Goémonier – n°6 (A)
Goujat – n°21 (N)
Gouvernante – n°19 (N)
Grand écuyer – n°15 (N)
Grand maître de France – n°15 (N)
Grand veneur – n°15 (C)
Grangier – n°60 (C)
Graveur – n°10 (A), n°16 (A), n°35 (N)
Graveur sur bois – n°32 (N)
Grenadier – n°7 (A)
Grenetier – n°6 (C)
Guérisseur – n°18 (A)
Guet à pied – n°7 (N)
Guimpier – n°28 (N)
Habilleur/euse – n°61 (N)
Haleur – n°26 (A)
Hallebardier – n°7 (C)
Haquetiers – n°24 (C)
Harengère – n°41 (A)
Harmoniste – n°27 (N)
Harponneur – n°61 (A)
Haubergier – n°16 (A)
Heaumier – n°16 (N)
Herboriste – n°9 (N)
Historien – n°43 (A)
Homme de corde – n°10 (N)
Hongroyeur – n°14 (A)
Horloger – n°11 (A), n°12 (N), n°13 (N), n°23 (N), n°35 (N), n°59 (A)
Hortillon – n°23 (C)
Hôtelier – n°12 (N), n°36 (A)
Hotteur – n°3 (N)
Huchier – n°50 (A)
Hueur – n°13 (C)
Huilier – n°54 (A)
Hussard – n°7 (N)
Hydraulicien – n°55 (A)
Imagier – n°21 (N), n°46 (A)
Imprimeur – n°32 (A), n°38 (N)
Imprimeur en toiles – n°58 (A)
Infirmière – n°18 (C)
Ingeniator – n°59 (C)
Inspecteur-voyer – n°24 (N)
Instituteur – n°19 (A), n°52 (A)
Intendant – n°15 (A)
Intendant des galères – n°6 (C)
Introducteur – n°15 (A)
Ivoirier – n°6 (C)
Jacquet – n°58 (A)
Jardinier – n°23 (A), n°39 (N), n°62 (A)
Javeleuse – n°44 (N)
Joaillier – n°35 (A)
Jongleur – n°27 (A), n°61 (N)
Joueur de marionnettes – n°61 (A)
Journalier – n°60 (N)
Journaliste – n°38 (A)
JRI – n°51 (A)
Juge – n°13 (A)
Juge de paix – n°13 (N)
Jugeur d'eau – n°18 (C)
Kiosquier – n°38 (N)
Laboureur – n°5 (A), n°43 (N), n°44 (A), n°60 (A)
Laceur – n°6 (C)
Laineur – n°4 (N)
Lamaneur – n°6 (C)
Lampiste – n°42 (A), n°61 (C)
Lamineur – n°1 (C)
Langueyeur – n°15 (N)
Lapidaire – n°35 (N)
Laquais – n°24 (A)
Lavandière – n°11 (A), n°26 (N)
Laveur de verre – n°56 (N)
Layetier – n°1 (A)
Leveur de liège – n°59 (A)
Leveuse – n°54 (N)
Libraire – n°38 (A)
Lieutenant (marine) – n°62 (A)
Ligotier - Hors-série (N), n°8 (N)
Limonadier – n°36 (A)
Limousin – n°21 (N)
Linotypiste – n°32 (A)
Lissier / Tapissier – n°4 (A)
Lombard – n°10 (A), n°52 (A)
Lormier – n°14 (A)
Luthier – n°27 (A)
Machinator – n°59 (C)
Machiniste – n°61 (N)

Plus de 800 métiers et activités présentés par le magazine à remonter le temps

- *Complétez votre collection*
- *Une documentation de référence*
- *Découvrez des métiers méconnus*
- *Retrouvez le savoir-faire d'autrefois*

Maçon – n°21 (A)
Magister – n°19 (A)
Magnarelle – n°28 (A)
Maire – n°15 (A)
Maître d'école – n°19 (A), n°57 (N)
Maître de danse – n°27 (A)
Maître de forge – n°1 (A), n°56 (A)
Maître de harpe – n°59 (C)
Maître de lecture – n°45 (A)
Maître de Poste – n°24 (A), n°48 (A)
Maître des cérémonies – n°15 (A)
Maître queux – n°41 (N)
Malfrat – n°26 (C)
Malletier – n°50 (A)
Manouvrier – n°60 (A)
Maquignon – n°30 (A)
Maraîcher – n°12 (N), n°23 (A), n°41 (N)
Marbrier – n°39 (N)
Marcaire – n°30 (C), n°60 (C)
Marchand ambulant – n°17 (A), n°43 (N)
Marchand d'apprêts – n°20 (C)
Marchand d'arme – n°16 (N)
Marchand d'habit – n°2 (C), n°17 (A), n°20 (A)
Marchand d'orviétan – n°9 (A), n°61 (N)
Marchand de blé – n°2 (N)
Marchand de cheveux – n°47 (A), n°56 (A)
Marchand de coco – n°17 (N)
Marchand de fruits – n°12 (C), n°41 (A)
Marchand de gâteaux – n°31 (A)
Marchand de jeux – n°23 (C)
Marchand de jouets – n°57 (N)
Marchand de légumes – n°41 (A)
Marchand de livres – n°17 (A)
Marchand de mort aux rats – n°12 (C)
Marchand de plaisirs – n°31 (A)
Marchand de poissons – n°41 (A)
Marchand en verre – n°25 (N)
Marchand de vin – n°34 (A), n°36 (N)
Marchand de violons – n°27 (A)
Marchand-horloger – n°59 (N)
Marchand-mercier – Hors-Série (C), n°9 (N)), n°35 (N)
Marchand paissonnier – n°30 (N)
Marcheur / Foulleur – n°3 (N)
Maréchal-ferrant – n°1 (A), n°23 (A), n°27 (A)
Maréchal grossier – n°1 (A)
Marguillier – n°22 (N)
Marin – n°44 (A), n°52 (A), n°62 (A)
Marinier – n°26 (A), n°35 (A), n°62 (N)
Marionnettiste – n°61 (A)
Maroquinier – n°14 (A)
Marron – n°51 (A)
Matelot – n°6 (A), n°44 (A)
Matrone – n°13 (N), n°18 (A)
Mécanicien – n°42 (A)
Médecin – n°1 (A), n°18 (A), n°54 (N)
Mégissier – n°12 (N), 14 (A), n°55 (A)
Ménager – n°60 (N)
Mendiant – n°32 (A), n°46 (A)
Ménè(s)trier – n°27 (A)
Meneur de chevaux – n°11 (A)
Menuisier - Hors-série (A), n°42 (C), n°50 (A)
Menuisier en cercueils – n°39 (A)
Mercenaire – n°7 (A)
Mercier – n°12 (N), n°20 (N), n°54 (C)
Merrandier / Mérandier – n°6 (C), n°8 (A)
Messager du Roi – n°24 (A), n°48 (A)
Messier – n°30 (C)
Mesureur juré – n°2 (N)
Métayer – n°60 (A)
Meunier – n°2 (A), n°26 (N), n°41 (C), n°55 (A)
Meunier à coquins – n°3 (A)
Milicien – n°7 (A)
Mineur d'argent – n°37 (A)
Mineur de charbon / Houilleur – n°11 (A), n°1 (C), n°25 (C)
Mineur de fer – n°1 (C), n°37 (A), n°56 (A)
Mineur de terre – n°3 (N)
Mire juré – n°13 (N)
Miroitier – n°25 (A)
Modeleur – n°1 (C), n°33 (A)
Modiste – n°20 (A)
Moine – n°22 (A), n°58 (N)
Moniale – n°22 (A)
Monnayeur royal – n°10 (A)
Montreur d'ours/de singe – n°27 (N), n°61 (C)
Morutier – n°6 (N), n°33 (A)
Mortelier – n°21 (N), n°33 (A)
Moucheur de chandelles – n°61 (N)
Mouleur de fonte – n°1 (C)
Mouleur de terre – n°3 (N)
Moulineur – n°28 (N)
Mousquetaire – n°7 (N)
Mousse – n°6 (A), n°44 (A)
Moutardier – n°9 (A), n°34 (N)
Muletier – n°56 (N), n°59 (C)
Musard – n°27 (C)
Musicien – n°27 (A)
Mytiliculteur – n°6 (A)
Naufrageur – n°6 (N), n°46 (A)
Négociant – n°52 (A)
Négrier – n°51 (A), n°62 (A)
Noble de cloche – n°15 (A)
Notaire – n°15 (N), n°29 (A)
Nourrice – n°57 (A)
Novice (marine) – n°62 (A)
Ocrier – n°13 (A)
Octroi – n°12 (A)
Official – n°22 (A)
Officier – n°15 (A)
Officier de marine – n°44 (A)
Officier de santé – n°18 (A)
Officier des Chasses – n°15 (N)
Officier judiciaire – n°13 (A), n°15 (N)
Officier militaire – n°7 (A)
Officier municipal – n°15 (A)
Officier notarial – n°29 (A)
Orfèvre – n°35 (A), n°59 (C)
Orpailleur – n°37 (A)
Oublieur – n°31 (A), n°41 (N)
Ourdisseuse – n°28 (N)
Ouvrier militaire – n°7 (C)
Oyer – n°41 (A)
Page – n°15 (C)
Pain d'épicier – n°31 (A)
Palefrenier – n°24 (A), n°36 (C)
Paludier – n°6 (A), n°20 (A)
Panseur – n°18 (C)
Papetier – n°26 (A)
Parcheminier – n°14 (N), n°32 (N)
Parfumeur – n°12 (C), n°47 (A)
Parqueuse d'huîtres – n°6 (A)
Passementier – n°4 (A), n°20 (A), n°28 (N)
Passeur – n°26 (A)
Passeur de ruisseaux – n°21 (C)
Pastelier – n°1 (N)
Patenôtrier – n°12 (A), n°45 (N), n°59 (C)
Pâtissier – n°31 (A), n°41 (N)
Pâtre – n°30 (A)
Paumier – n°23 (A)
Paveur – n°21 (A)
Paysan – n °5 (A), n°60 (A)
Péager – n°15 (N)
Pêcheur d'anguille – n°22 (A)
Pêcheur de poisson – n°6 (A)
Pêcheur de sole au râteau – n°6-(C)
Pêcheur d'huîtres – n°6 (N)
Pêcheur d'Islande – n°6 (A), n°33 (A)
Pêcheur d'oiseaux de mer – n°6-(N)
Pêcheuse de crevettes – n°6 (N)
Pédiatre – n°57 (A)
Peigneur de chanvre – n°45 (A)
Peignier – n°45 (A)
Peinteuse – n°33 (N)
Peintre en bâtiment – n°21 (A)
Peintre-verrier – n°25 (A), n°33 (C)
Peintre sur faïence – n°33 (A)
Peintre sur porcelaine – n°33 (A)
Pèlerin – n°53 (A), n°58 (A)
Pelletier – n°14 (A)
Pellier – n°14 (N)
Pénitent – n°11 (N)
Penn-sardin – n°6 (N)
Perruquier – n°12 (C), n°47 (A)
Peseur-juré – n°62 (A)
Pharmacien – n°9 (A)
Photographe de presse – n°38 (A)
Picoteuse – n°58 (N)
Pièce d'Inde – n°51 (A)
Pilote (marine) – n°62 (N)
Pilote d'avion ou de planeur – n°59 (A)
Pinceauteuse – n°58 (A)
Pionnier – n°47 (A)
Pipier – n°3 (A), n°12 (C)
Pique-mine – n°56 (A)
Pirate – n°44 (A)
Planteur de canne – n°58 (A)
Plâtrier – n°21 (C)
Plombeur – n°39 (N)
Plongeur – n°42 (A)
Poêlier – n°40 (A)
Pointeur – n°6 (C)
Poissonnier d'eau douce – n°41 (N)
Poissonnier de mer – n°6 (A), n°41 (N)
Polisseur – n°16 (A), n°33 (N)
Pontonnier – n°7 (C)
Porcelainier – n°33 (A)
Porcher – n°30 (N)
Porion – n° 11 (A)
Porte-balle – n°17 (A)
Portefaix – n°6 (A), n°62 (A)
Porte-romaine – n°6 (C)
Porteur d'eau – n°55 (A)
Porteur de chaise – n°24 (A), n°43 (N)
Porteur de grains – n°2 (N)
Porteur de pain – n°2 (C)
Porteur de verre – n°25 (A)
Postillon – n°24 (A)
Potier – n°3 (A)
Potier d'étain – n°40 (A)
Poudreur – n°33 (C)
Poulailler – n°41 (A)
Poulieur – n°6 (A)
Pourpointier – n°20 (N)
Précepteur – n°19 (A)
Premier gentilhomme – n°15 (A)
Préolier – n°23 (C)
Prêteur sur gage – n°10 (A), n°52 (A)
Prêtre – n°22 (A), n°39 (A), n°42 (N), n°58 (N)
Prévôt des maréchaux – n°7 (A), n°13 (N)
Procureur – n°13 (A), n°29 (A)
Prospecteur – n°55 (A)
Prostituée – n°28 (A)
Puddleur – n°1 (C)
Puisatier – n°3 (N)
Rabatteur – n°13 (C)
Raccommodeur de faïence – n°33 (A)
Racoleur – n°7 (A)
Raffineur de sucre – n°12 (A)
Rafflier – n°25 (N)
Ramasseuse – n°8 (A)
Ramendeur – n°6 (N)
Ramoneur – n°12 (A), n°17 (N)
Raquetier – n°23 (A)
Réalisateur de films – n°34 (A), n°51 (N)
Rebouteux – n°9 (A)
Receveur – n°48 (N)
Régisseur – n°61 (A)
Regrattier – n°9 (N), n°17 (N), n°41 (N)
Relieur – n°32 (A)
Rémouleur – n°12 (C)
Renardier – n°8 (N)
Renoueur – n°18 (C)
Rentrayeuse – n°4 (N)
Rentreur – n°58 (N)
Repasseur – n°59 (N)
Reporter – n°38 (A)
Résinier – n°8 (A), n°24 (A)
Rétameur – n°40 (A)
Revendeuse – n°12 (C)
Rhabilleur d'horloges – n°13 (A)
Rhabilleur de meules – n°2 (N)
Roms – n°49 (A)
Rôtisseur – n°12 (C), n°31 (N), n°41 (N)
Roulier – n°24 (A), n°43 (N)
Routier – n°7 (C)
Rubanier – n°4 (A), n°28 (N)
Rugbyman – n°34 (A)
Sablier – n°6 (N)
Sabotier - Hors-série (N), n°8 (A), n°60 (A)
Sacristain – n°22 (A)
Sage-femme – n°9 (A), n°18 (A)
Sain(c)tier – n°29 (A)
Saleran – n°26 (N)
Saleur – n°6 (N)
Salpêtrier – n°7 (A)
Saltimbanque – n°61 (A)
Sanaire – n°15 (C)
Sandalier – n°45 (A)
Santonnier – n°12 (N)
Saunier – n°6 (A), n°20 (A)
Sauveteur – n°6 (N)
Savetier – n°12 (C), n°14 (N)
Savetonnier – n°14 (C)
Savonnier – n°12 (N), n°41 (A), n°47 (N)
Scaphandrier – n°42 (A)
Scénographe – n°61 (A)
Schlitteur – n°8 (A)
Scieur de long – n°8 (A)
Sculpteur – n°21 (N), n°39 (N), n°46 (A)
Sculpteur de terre – n°3 (N)
Secrétaire de rédaction – n°38 (A)
Sellier – n°12 (N), 14 (A)
Sellier-carrossier – n°24 (A)
Sellier-gainier – n°16 (A)
Semainier – n°61 (N)
Sénéchal – n°13 (A), n°15 (N)
Senteur d'eau – n°41 (A)
Senteuse – n°6 (C)
Serdeau – n°56 (N)
Sériciculteur – n°20 (A), n°28 (A)
Serrurier-ferronnier – n°1 (A), n°59 (N)
Servante – n°5 (A), n°23 (A), n°43 (N)
Serveuse – n°36 (A)
Sœur grise – n°18 (A)
Soldat – n°7 (A)
Sondeur – n°11 (A)
Sorcière – n°9 (A), n°17 (A), n°18 (C)
Sorineur – n°6 (N)
Souffleur – n°27 (C)
Sourcier – n°41 (A) n°55 (A)
Soyeux – n°28 (A)
Standardiste – n°51 (A)
Sténographe – n°38 (A)
Subrécargue – n°52 (C)
Sucrier – n°58 (A)
Sueur – n°14 (A)
Surintendant – n°15 (A)
Tabletier – n°20 (N), n°23 (A), n°45 (A), n°56 (N)
Taillandier – n°1 (A)
Tailleur de monnaie – n°10 (N)
Tailleur d'habits – n°20 (A)
Tailleur de pierre – n°21 (A)
Talmelier – n°2 (N)
Tambour – n°37 (A)
Tanneur – n°12 (A), 14 (A)
Tartrier – n°3 (N)
Tavernier – n°23 (N), n°36 (A)
Teinturier – n°4 (N), n°12 (C), n°28 (A), n°33 (A)
Télégraphiste – n°51 (A)
Terre-neuvas – n°6 (N), n°33 (A)
Thonier – n°51 (A)
Thuneur – n°8 (N)
Timonier – n°62 (N)
Tireur de peaux de lapin – n°56 (C)
Tireur de sable – n°26 (A)
Tiseur – n°25 (A)
Tisserand de laine – n°4 (A)
Tisserand de lange – n°4 (A)
Tisserand de soie – n°28 (A)
Tisserand de toile – n°4 (A)
Tisseur – n°12 (N)
Toilier – n°12 (C)
Toncleur de draps – n°4 (N)
Toncleur de moutons – n°12 (A)
Tonnelier – n°6 (N), n°12 (A)
Tourneur à la perche – n°19 (A)
Tourneur de bouchons – n°59 (A)
Tordeuse – n°28 (N)
Tourneur de poteries – n°3 (N), n°33 (A)
Tourneur sur bois – n°12 (C), n°23 (N)
Tréfileur – n°1 (A), n°40 (N)
Treillageur – n°23 (C)
Trésorier – n°15 (A)
Trieuse d'huîtres – n°6 (N)
Trieuse de chiffons, de verre, d'os – n°56 (A)
Tripier – n°41 (A)
Truffier – n°45 (A)
Tuilier – n°3 (A)
Ullier – n°54 (A)
Usurier – n°10 (A), n°52 (A)
Vacher – n°60 (N)
Vagabond – n°46 (A)
Valet de chambre – n°15 (N)
Valet de ferme – n°5 (A), n°23 (A), n°43 (N), n°60 (N)
Vannier – n°6 (C), n°16 (A), n°25 (C)
Vendangeur – n°34 (A)
Vendeur de complaintes – n°27 (N)
Vendeur de cuir – n°14 (C)
Vendeur de peaux de lapins – n°12 (C), n°17 (N)
Veneur royal – n°8 (C)
Verdier – n°23 (C)
Verrier – n°12 (N), n°25 (A)
Verrotière – n°6 (N)
Vétérinaire – n°27 (N)
Vicaire – n°22 (A)
Vieilleux – n°27 (N)
Vigneron – n°12 (A), n°34 (A), n°62 (A)
Vinaigrier – n°12 (N), n°34 (A)
Violoneux – n°59 (C)
Viticulteur – n°34 (A), n°62 (A)
Vitrier – n°21 (A), n°25 (A)
Vivandière – n°7 (A)
Voilier – n°6 (A), n°12 (C)
Voiturier – n°12 (N)
Voiturier par eau – n°26 (A)
Volailler – n°41 (A)
Voleur – n°46 (A)

(A) : article complet
(N) : notice explicative
(C) : citation
: métiers et activités de ce numéro

Découvrez et commandez les anciens numéros de *Nos Ancêtres*

✍ par Internet : www.rfgenealogie.com (rubrique « *Nos Ancêtres* »)
✍ par courrier : Nos Ancêtres - Service commandes, 10 avenue Victor-Hugo, 55800 REVIGNY
✍ par téléphone : N° Indigo 0 825 82 63 63

* Tarif France métropolitaine. Autres destinations, appelez le N° Indigo 0 825 82 63 63

Nos Ancêtres
VIE & MÉTIERS

L'HISTOIRE DES HOMMES SANS HISTOIRES

DÉCOUVREZ UN UNIVERS PASSIONNANT POUR 35 €* AU LIEU DE ~~39 €~~

SOIT PLUS DE 10% D'ÉCONOMIE

6 numéros par an
pour mieux comprendre
le vécu quotidien
des femmes et
des hommes d'antan…

MÉTIERS ■ ACTIVITÉS ■ TECHNIQUES & PRODUCTIONS ■ SALAIRES & PRIX ■ CORPORATIONS & COMPAGNONNAGES ■ VIE QUOTIDIENNE ■ COSTUMES ■ RELIGION ■ CROYANCES & SUPERSTITIONS ■ CHANSONS ■ PROVERBES ■ TÉMOIGNAGES…

BULLETIN D'ABONNEMENT

à renvoyer à : **Nos Ancêtres - ABT - CS 60051**
10 av. Victor-Hugo - 55800 REVIGNY-SUR-ORNAIN
N°Indigo 0 825 82 63 63 - Fax 03 29 70 57 44

		France (Métropole)	DOM (avion) U.E.
❑ **OUI**, je désire m'abonner à Nos Ancêtres	❑ pour **1 an** (6 n°)	35 €	42 €
	❑ pour **2 ans** (12 n°)	66,50 €	79,50 €

35 €* au lieu de ~~39 €~~

❑ **OUI**, je désire m'abonner à Nos Ancêtres + Généalogie pour **1 an** (14 n°), au prix de **68 €*** au lieu de ~~84,40 €~~

Code ANAV0003

Nom/ Prénom .....

Adresse .....

Code postal |_|_|_|_|_|

Ville .....

E-mail .....

* Tarifs France métropolitaine. Autres destinations, consulter www.rfgenealogie.com

Mode de règlement

❑ par chèque ci-joint, à l'ordre de **Nos Ancêtres**

❑ par carte bancaire Date d'expiration |_|_|_|_|

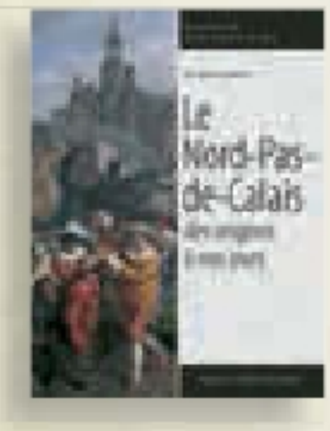
|_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_|

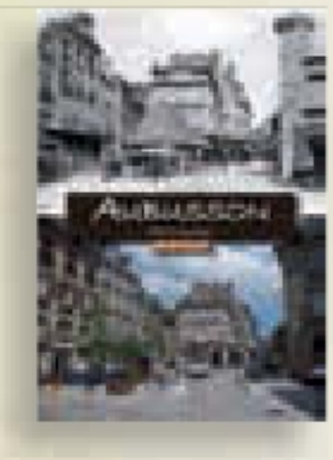
CVC |_|_|_|
Code vérification client
(3 derniers chiffres du numéro figurant au verso de votre carte)

Signature
(uniquement pour CB)

DétOur

Et par chez vous ?





Vous avez un « détour » à partager ? Contactez-nous :

Nos Ancêtres
10, avenue Victor-Hugo
55800 Revigny-sur-Ornain
Tél. : 03 29 70 57 99
E-mail : nosancetres@martinmedia.fr

« Vous n'auriez pas quelque chose sur ma région ? » Voilà une question bien légitime pour quiconque s'intéresse à l'histoire de ses ancêtres. Par courrier, par téléphone ou par e-mail, elle nous est régulièrement posée, ici, à la rédaction. Mais il n'est pas facile d'y répondre ! En effet, dans son approche unique, votre magazine *Nos Ancêtres Vie & Métiers* entend faire revivre les « Français d'hier », ceux qui furent nos aïeux, racontant ainsi les métiers, activités, événements et traditions sur le vaste territoire correspondant à peu près à la France actuelle (et même un peu au-delà, certains articles parus s'intéressant par exemple à la Nouvelle-France). Parfois, des sujets se prêtent à une analyse géographiquement ciblée : l'exemple le plus « parlant » peut être le n° 6 de *Nos Ancêtres*, consacré au « Métiers des côtes et de la mer », où nous avions organisé un véritable voyage historique au fil du littoral français. Mais d'une façon plus générale, nous nous efforçons de globaliser l'analyse autant que possible, tout en faisant ressortir de façon aussi précise que possible les spécificités selon les lieux et les époques (implicitement ou non, trop d'études appliquent à tort les éléments historiques de Paris à tout le pays).

Reste que ceux dont la préoccupation est l'histoire purement locale ont des solutions. Car la littérature dans le domaine est très vaste ! Voyez, à chaque numéro de *Nos Ancêtres*, la grande bibliographie que nous présentons en fin de magazine : elle rassemble tous les ouvrages ayant contribué de près ou de loin au Dossier, et beaucoup sont des études d'histoire locale, souvent très poussées. En outre, de nombreux éditeurs ont dédié une ou plusieurs collections à l'histoire régionale. On peut par exemple citer :

- les collections « Mémoire en images », « 100 dates pour l'Histoire » et « Passé simple » des éditions Alan Sutton.
- la collection « Histoire des provinces » des éditions Ouest-France.
- la collection « La vie d'autrefois » des éditions Sud-Ouest…

N'hésitez donc pas à vous renseigner chez votre libraire, ou sur Internet (en livres neufs, sur Decitre par exemple, ou en livres anciens, sur Gallica par exemple). En outre, de nombreux musées, de toutes tailles, se consacrent à entretenir l'histoire d'une région. À l'heure où les moyens tendent à être rassemblés en de grands pôles, éditeurs, musées et associations souffrent. Beaucoup d'entre eux sont pourtant les principaux acteurs de l'histoire régionale, contribuant à la faire vivre aujourd'hui. Lisez leurs livres, visitez-les, soutenez leurs actions pour encourager leur démarche.

Hugues Hovasse

Retrouvez Nos Ancêtres sur Internet :

Facebook :
facebook.com/NosAncetres

Nos Ancêtres
VIE & MÉTIERS

Rédaction, administration
10 avenue Victor-Hugo
CS 60051
55800 Revigny-sur-Ornain
N° Indigo 0 825 82 63 63
Fax : 03 29 70 57 44
E-mail : nosancetres@martinmedia.fr

- **Directeur de la publication :**
  Arnaud Habrant
- **Fondateur :**
  Raymond Dechamps
- **Conseiller à la rédaction :**
  Paul Delsalle
- **Secrétaire de rédaction :**
  Hugues Hovasse
- **Rédaction :**
  Daniel Boucard
  Paul Delsalle
  Daniel Chatry
  Yan Fragneau
  Pierre-Gabriel Gonzalez
  Hugues Hovasse
  Coralie Pailhes
- **Maquette :**
  Francis Beurrier
- **Mise en page :**
  Stéphane Mikaelis
- **Responsable abonnements :**
  Laurence Montigneul
- **Responsable Marketing - Partenariat :**
  Jérémie Boisselier,
  j.boisselier@martinmedia.fr
- **Régie publicitaire :**
  Objectif +
  Tél. : 03 29 75 45 70 – Fax : 03 29 75 42 96

Commission paritaire :
N°CPPAP 0213 K 83243
ISSN 1639-7304
Diffusion : MLP
Vente au numéro et réassort :
Sylvie Poussy – 03 29 70 56 33
Imprimé en France par : Corlet-Roto,
53300 Ambrières-les-Vallées

Dans *Nos Ancêtres – Vie & Métiers*, les auteurs expriment les opinions qui leur sont propres en toute liberté et sous leur responsabilité. Tous droits de reproduction (même partielle) et de traduction réservés. Copyright 2013.

Nos Ancêtres – Vie & Métiers est édité par Martin Media, SAS au capital de 150 000 €
10 avenue Victor-Hugo – 55800 Revigny

Les auteurs

Pierre-Gabriel **Gonzalez**

Journaliste et historien, il a écrit plusieurs ouvrages remarqués sur la communication des entreprises. Il est également un des spécialistes de l'histoire de la presse et de l'édition en France. Collectionneur invétéré d'ouvrages anciens, il est l'auteur de ce Dossier sur l'histoire de la marine marchande. il participe aussi à l'iconographie de ce numéro.

Daniel **Boucard**

Fils de bûcheron, Daniel Boucard est depuis longtemps passionné par les outils. Il est l'auteur de très nombreux ouvrages sur le sujet (dont le monumental *Dictionnaire des métiers*, *Les Outils de métiers*, *Les Outils taillants* et le *Dictionnaire des outils*). Il vient de publier *Les Outils de Tradition*. Il participe aussi à l'iconographie de ce numéro.

Yan **Fragneau**

Professeur d'histoire, spécialiste notamment de la Seconde Guerre mondiale, et passionné de généalogie, il est également maquettiste de marine et plongeur amateur d'épaves anciennes.

Coralie **Pailhes**

Généalogiste Familiale depuis 2008, elle a acquis une bonne connaissance des métiers anciens en tant qu'animatrice et coordinatrice d'événementiels ayant comme thématique l'univers professionnel des Métiers d'Art et de Tradition, domaine dans lequel elle a choisi de se spécialiser.

Paul **Delsalle**

Archiviste pendant 10 ans, maître de conférence en Histoire à l'université de Besançon, Paul Delsalle a publié une vingtaine d'ouvrages sur la recherche historique en archives et le cadre de vie de nos ancêtres. Il est également conseiller à la rédaction de *Nos Ancêtres*.

Daniel **Chatry**

« Fretier », c'est la première profession insolite que Daniel Chatry, informaticien et généalogiste amateur, a découvert parmi ses ancêtres il y a une vingtaine d'années. Depuis, il a créé un site Internet consacré aux métiers anciens qu'il maintient à jour régulièrement : www.vieuxmetiers.org. Il participe à l'iconographie de ce numéro.

Hugues **Hovasse**

Diplômé d'une école de journalisme, Hugues Hovasse coordonne la rédaction de *Nos Ancêtres* depuis sa création. Aimant travailler sur de multiples sujets, il participe à des publications sur l'informatique, sur la menuiserie-ébénisterie… Il est également rédacteur en chef du *Bouvet*, magazine technique des amoureux du travail du bois.

Couverture : Navires entrant au Havre derrière un remorqueur, par Édouard Marie Adam (1847-1929), 1882.

© Musée national de la Marine / P. Dantec

Nos Ancêtres

VIE & MÉTIERS

La gazette

4 • Index des métiers – Anciens numéros

6 • Bulletin d'abonnement

7 • Détour

10 • Découvrir

Contributions

11 • Jardiniers de fleurs et de simples

18 • 1907 : la viticulture en crise

22 • Sophie Blanchard, aventurière et pionnière de l'aérostation

Le Dossier

60 pages

La marine de commerce : son histoire, ses métiers

• **Introduction** 25

• **La marine marchande, outil de prospérité** 30

• **Un bateau et des hommes : équipage au complet** 38

• **La vie quotidienne sur les grands voiliers** 49

• **Montée en puissance de la vapeur** 59

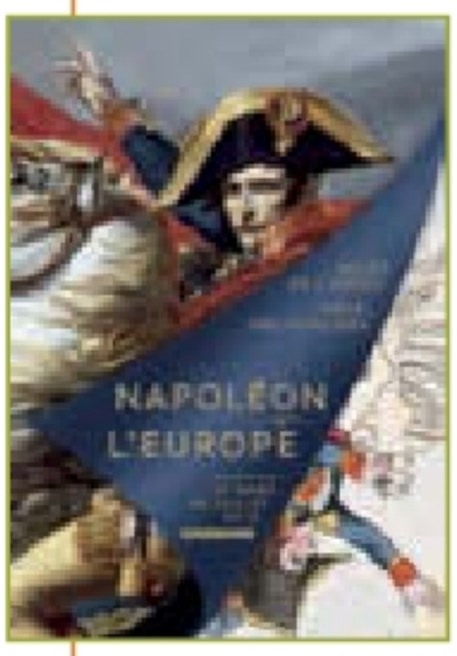
• **Marins du cabotage et personnels des ports** 69

Pour aller plus loin

Sommaire

Sortir

▶ Dans le quotidien des soldats de Napoléon



Ne manquez pas cette exposition qui se termine bientôt ! Le musée de l'Armée, installé aux Invalides, à Paris, a rassemblé des témoignages passionnants sur les soldats de l'Empire. Depuis 44 ans, avec la rétrospective organisée au Grand Palais en 1969, aucune présentation de cette envergure n'avait plus eu lieu à Paris ! Tableaux, statues, uniformes, bijoux, armes, chaque objet présenté possède une part d'histoire. Parallèlement aux principaux épisodes de l'ascension du Premier Consul devenu Empereur, figurent surtout de multiples et précieux témoignages de la « piétaille ». Les « grognards », les sous-lieutenants, les oubliés de la gloire qui, de Marengo à Moscou, ont bataillé et pour beaucoup sont morts sur toutes les routes d'Europe. À côté de la gloire impériale, nous entrons dans l'univers du sang et de la boue.

© Bibliothèque Thiers, Paris, Musée de l'Armée, Émilie Gambier

Loin des jeux de stratèges et des proclamations héroïques, voici les journaux intimes, miraculeusement redécouverts qui livrent l'espoir, l'admiration et le désarroi de ces combattants oubliés. Un des grands intérêts de cette exposition est la lecture, grâce aux casques audio, de leurs combats, de leurs peines, de leurs misères. Voici ce sous-lieutenant de la Grande Armée qui décrit son admiration au moment de traverser le Dniepr pour entrer en Russie, et ses souffrances au passage de la Bérézina. Il raconte aussi le refus des fourriers, gardant les entrepôts de vivres de Vilnius, de leur ouvrir les portes pour les laisser se nourrir, et qui les ont laissés mourir de faim et de froid, refusant de croire que ces groupes dépenaillés étaient les rescapés de l'armée, les prenant pour des déserteurs juste bons à être fusillés. Cet autre témoignage d'un prisonnier de la guerre d'Espagne qui, dans sa cellule, a dessiné sur une des pages de son carnet un de ses compagnons qui, pour ne pas mourir de faim, dut vendre jusqu'à son dernier vêtement. Aussi bien en Espagne que sur les « pontons » Anglais (prisons flottantes), on surnommait ces dépouillés volontaires des « rafallés ». Des plus humbles aux plus prestigieux, tous ces soldats méritent l'hommage que leur rend cette exposition d'exception. M.H.P.

« **Napoléon et l'Europe** », à voir jusqu'au 14 juillet 2013, au Musée de l'Armée, Hôtel des Invalides, 129 rue de Grenelle, 75007 Paris. Renseignements : 01.44.42.38.77.

Lire

▶ « Bien » manger pour être en forme : une préoccupation ancienne !

Eric Birlouez n'arrête plus : tant mieux ! Ingénieur agronome, sociologue, il a déjà consacré plusieurs livres à l'histoire de l'alimentation, que nous avons présentés dans *Nos Ancêtres*. Son nouvel opus se consacre à un aspect précis de ce vaste domaine : le rapport entre la nourriture et la santé autrefois. Le voyage n'est pas que chronologique, mais aussi géographique : Grèce et Rome Antique, médecines traditionnelles chinoise et indienne, pratiques médiévales… il fait le tour des façons de voir, des théories, des idées en vigueur dans les siècles passés. On découvre les maladies des toutes premières civilisations humaines, le régime des dieux de l'Olympe, et surtout les règles de « diététique » énoncées par Hippocrate avec la fameuse théorie des humeurs (redécouvertes aux temps médiévaux), ou encore les aliments jadis considérés bons pour la santé mais perçus autrement depuis… À travers toutes ces théories, au-delà de l'espace et du temps, se révèle l'idée majeure que l'être humain forme un tout dans son corps et son esprit, et que l'alimentation doit s'intégrer au mieux dans cet ensemble. À l'heure où diététique et nutrition ont massivement investi nos vies sous d'innombrables formes, redécouvrir les anciennes conceptions du « bien manger » constitue un voyage aussi étonnant que rafraîchissant.

La Santé par l'alimentation de l'Antiquité au Moyen Âge, d'Eric Birlouez, éd. Ouest-France, 2013, 174 p. : 18 € / volume.

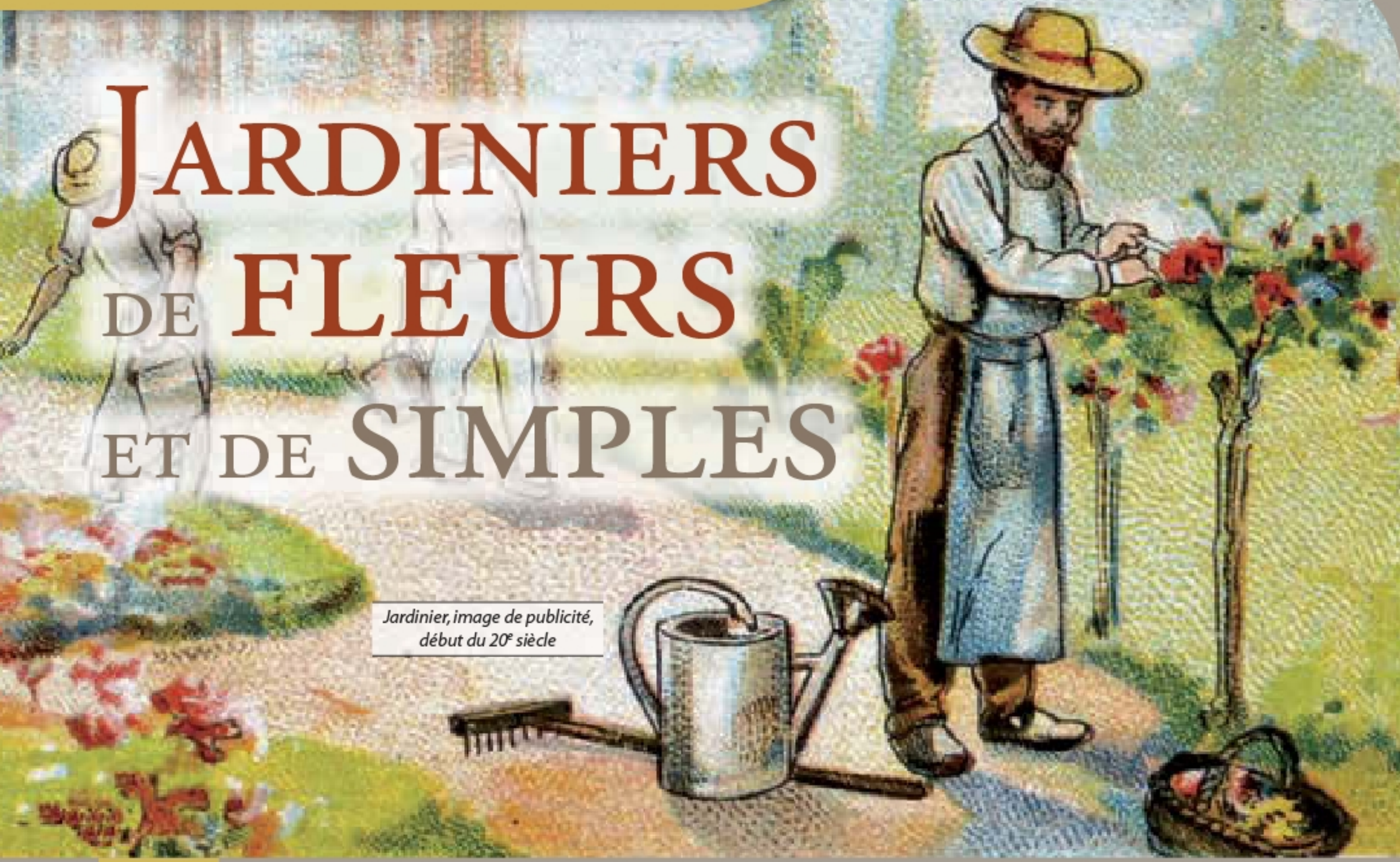
Lire

▶ Homme fort(s)

Il a laissé son nom dans l'Histoire, il est l'inventeur d'un célèbre système de fortifications : Vauban est un personnage connu. Du moins le pense-t-on, car l'homme ne se résume pas à ses étoiles de pierre. C'est tout le mérite de cet ouvrage que de rendre accessible à tous Sébastien le Prestre, ingénieur passionné, qui entra au service de Louis XIV et devint au fil du temps marquis puis maréchal de France. Son parcours est détaillé et expliqué, son action est remise en contexte, notamment dans le cadre des nombreuses guerres de l'époque. Et comme le veut cette collection de livres, le texte limpide est soutenu par un grand nombre d'illustrations anciennes, variées et souvent très belles, publiées en grand format : portraits, scènes de bataille, cartes. Une biographie passionnante de celui qui nous a légué un vaste patrimoine architectural et, au-delà, une conception du pays.

Vauban et l'invention du pré carré français : herbes, magie, prières, de Bernard Crochet, éd. Ouest-France, coll. « Histoire », 2013, 128 p. : 19,90 €.

Jardiniers de fleurs et de simples



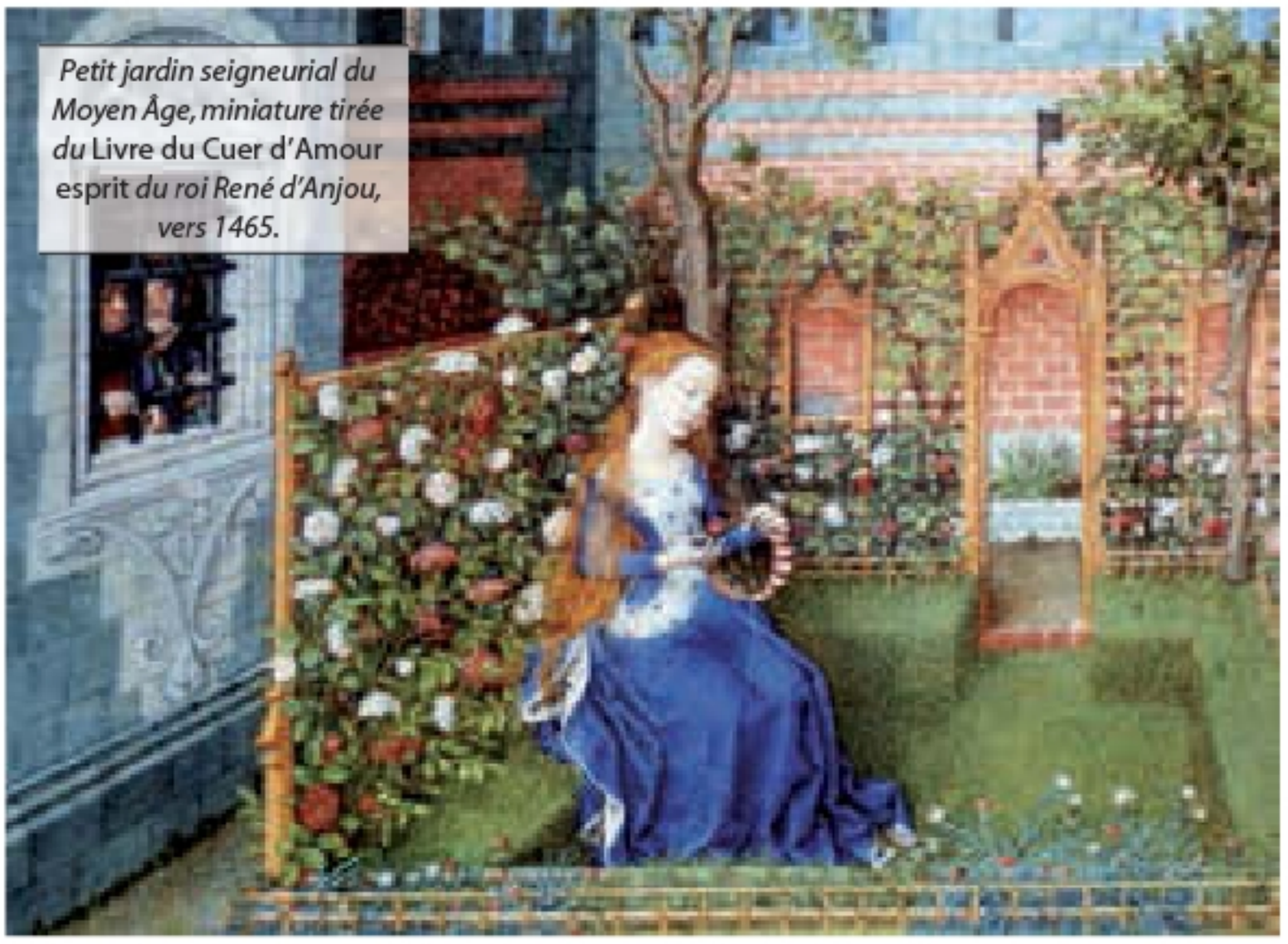
Jardinier, image de publicité, début du 20e siècle

© Archives Daniel Boucard

Dans beaucoup de civilisations, la Vie commence dans un jardin. « *Dieu toute-puissance d'abord planta un jardin* » écrivait Francis Bacon. Le Livre de la Genèse raconte comment Adam et Ève en furent chassés. Beaucoup plus tard, après avoir dépassé le stade de la cueillette, leurs descendants parviendront à planter et recueillir les fruits de leur travail dans leurs propres jardins. Dès lors, l'Homme n'aura de cesse non seulement de planter pour se nourrir, mais aussi d'essayer de retrouver ce paradis perdu en plantant son modeste potager, en taillant son simple verger ou en faisant entretenir un parc somptueux. Nostalgie peut-être, mais aussi volonté de créer un univers à soi, où il peut dompter la nature, la rendre profitable et belle à ses yeux. Les fleurs en seront le couronnement après que les légumes et les fruits l'auront aidé à se nourrir et les herbes ou « simples » à agrémenter la cuisine et à se soigner. Partons à la visite du jardin à travers les siècles, en nous attardant plus volontiers dans celui des herbes et des simples et dans celui, fleuri, de l'agrément.

Daniel Boucard

Le jardin médiéval tel qu'il apparaît dans la littérature et dans les miniatures est enclos. C'est un « jardin des délices », où la belle attend son amoureux. D'accord, pour un seul jardin de ce type, il en fallait mille autres où des paysans s'échinaient pour nourrir le seigneur et sa cour, et survivre eux-mêmes ! Mais aujourd'hui, c'est surtout ce type de jardin qui nous intéresse, celui issu de la tradition orientale, venu jusqu'à nous en passant par l'Espagne sarrasine.
C'est celui-ci que fit découvrir à ses hôtes Pierre de Crescent à la fin du 13e siècle, dans *Opus ruralium commodorum*, celui que décrivit Boccace en 1471 dans le *Décaméron* : « *Au milieu du jardin se déroulait une prairie, au gazon si foncé qu'il semblait noir, et qui était bariolé de mille fleurs aux couleurs multiples. Des orangers et des cèdres l'entouraient de leur vert profond et vif, encore fleuris, malgré leurs fruits anciens ou récents, ils flattaient les yeux de leur ombre, et l'odorat par leur parfum…* ». C'est encore le jardin décrit au 13e siècle dans un poème de 21 750 vers, par Guillaume de Lorris et poursuivi par Jean de Meug : *Le Roman de la Rose*. Un chemin aux senteurs enivrantes de menthe et de fenouil, aux arbres de toutes espèces, aux fontaines jaillissantes, conduisant par un parcours initiatique à la recherche éperdue de la Rose : le symbole du sexe féminin dans l'esprit de l'amour courtois et son évocation de l'acte créateur.
La Renaissance coïncida avec la mode des jardins italiens, les jardins des plantes et botaniques. Celui de la Faculté de Montpellier fut planté en 1593 par Richer de Belleval, médecin du roi et professeur à la faculté de médecine. Ce n'était pas le premier, mais bien le plus vaste et ambitieux. Il faut noter le cousinage entre médecine et jardins des monastères où étaient cultivés les « simples ». Mais les jardins botaniques qui fleurirent à la Renaissance étendirent la recherche à tous les arbres et végétaux venus de tous les coins de la planète, en cours d'exploration.
Olivier de Serres créa une petite réplique du jardin botanique montpelliérain dans son domaine du Pradel, en Vivarais. Il transforma son domaine en une ferme modèle et expérimentale. « *Ce sont les jardinages qui fournissent à l'ornement utile de notre ménage d'innombrables espèces de racines, d'herbes et de fleurs, de fruits, avec beaucoup de merveilles.* » Il mit au point de nouvelles manières de cultiver, introduisit et acclimata de nombreuses nouvelles plantes et devint l'agronome d'Henri IV. Son ouvrage *Le Théâtre d'agriculture et Mesnage des champs*, paru en 1600, est à la fois un manuel pratique et une réflexion basée sur l'expérience. Son influence fut considérable dans la pratique et l'art de cultiver champs et jardins : « *Le jardinage se distingue en quatre sortes, à savoir en potager, bouquetier, médicinal et fruitier. Le potager fournit toutes sortes de racines, herbes, fruits, rampant sur terre, destinés à la cuisine, et autrement bons à manger crus ou cuits. Le bouquetier est composé de toutes sortes de plantes, herbes, fleurs, arbustes agencés en compartiments et parterres, et élevé en voussures et cabinets selon les inventions et fantaisies des seigneurs, plus pour le plaisir que pour le profit. Le médicinal est inventé pour la nécessité, encore que plusieurs herbes et racines servant de remèdes aux maladies se cueillent indifféremment sur toutes sortes de propriétés.* »
Encore une fois : ce sont les jardins bouquetier et médicinal qui nous retiennent dans notre évocation historique, même si le fruitier, les plantes textiles et tinctoriales ou encore la vigne ont aussi une belle place dans le jardin préconisé par le bien nommé Olivier de Serres. Il eut un digne successeur, un siècle plus tard, en la personne de Jean de la Quintinie, créateur des potagers de Vaux et de Versailles. À l'image des espaces créés par ces précurseurs, les conservatoires pourvus de pépinières permirent de conserver, multiplier et créer de nouvelles espèces et de les diffuser.



Petit jardin seigneurial du Moyen Âge, miniature tirée du Livre du Cuer d'Amour esprit *du roi René d'Anjou, vers 1465.*

© Archives Daniel Boucard

Jardins de monastère et jardins des simples

Au Moyen Âge, de nombreux moines défricheurs, venus d'Irlande, fondèrent des monastères, autour desquels s'organisa une activité agricole contribuant au repeuplement des campagnes. Il ne faut pas oublier qu'après l'effondrement de l'Empire romain, l'Europe était un grand chaos. Ce sont les moines qui recueillirent les débris de la civilisation antique grâce à leur connaissance du latin et du grec, ce sont eux qui traduisirent, recopièrent, et diffusèrent notamment tous les écrits rassemblant la connaissance sur les plantes médicinales, y compris celles provenant de la civilisation arabe.

Moines et moniales vivaient isolés dans des monastères, sur des terrains qu'ils avaient défrichés. Depuis la règle de saint Benoît établie vers 540, la plupart des ordres religieux se consacraient au travail. Selon les ordres auxquels ils appartenaient, le travail manuel devait correspondre à un temps au moins égal à celui de la prière. Les religieux étaient aussi les garants de la santé et de la vie de toute la communauté vivant à proximité. Tout cela les incitait à se consacrer sans compter à l'art des jardins et particulièrement à la culture des « simples ».

Dans les monastères, le jardin était indispensable. Le coin le plus vaste était réservé au potager et au verger. Le jardin bouquetier fournissait les fleurs pour agrémenter les autels. Le jardin de simples se trouvait plutôt du côté de l'infirmerie. Le père abbé disposait d'un jardin privé. Une des premières représentations est le plan du monastère de Saint-Gall en Suisse, datant de 825, contemporain de Charlemagne. Nous avons la description du jardin de l'abbaye cistercienne de Clervaux, à l'époque de saint Bernard, au début du 12e siècle : « *Derrière l'abbaye, mais à l'intérieur des murs du cloître, se trouve un grand espace plan ; ici, il y a un verger planté d'un grand nombre d'arbres fruitiers différents, comme un petit bois. Il est près de l'infirmerie et apporte beaucoup d'agréments aux frères, car il sert de lieu de promenade à ceux qui veulent marcher et de lieu de repos plaisant à ceux qui souhaitent se reposer. Là où s'arrête le verger, commence le jardin. Il est divisé en parterres délimités par de petits canaux où l'eau, bien que stagnante, court toujours un petit peu et sert à nourrir les poissons et à arroser les légumes.* »

Ce jardin utilitaire s'associait au jardin de plaisir, nécessaire au bien-être de l'âme.

Au Moyen Âge, les jardins de simples étaient l'apanage des monastères ou des grandes demeures nobles. Par « simple », il faut alors entendre l'abrégé de « remède simple ». Le choix des plantes du jardin médicinal avait pour origine *Le Livre des simples médecines*, issu d'une école de médecine de Salerne, au sud de l'Italie. Cet ouvrage du 12e siècle servit de codex aux apothicaires occidentaux. Il reprenait une partie des connaissances de l'antique *De Materia medica* du botaniste grec Dioscoride (v.40-v.90) qui proposait plus d'un millier de remèdes à base de végétaux.

Aussi appelés *herbularia* ou « jardins d'herbes », les jardins de simples pouvaient être agencés selon l'ordre alphabétique ou par type de maux à soigner selon de grandes catégories : les herbes des fièvres et refroidissements, les plantes vulnéraires pour soigner les blessures et les plaies, les plantes des femmes, les plantes des maux de ventre, les plantes purgatives et digestives… et sûrement un endroit plus discret pour les plantes vénéneuses et poisons, le coin magique en quelque sorte ! Il n'est pas nécessaire de faire un cocktail de belladone, jusquiame et datura pour passer rapidement de vie à trépas : cinq grammes de grande ciguë fraîche vous tuent un Socrate, tout comme vingt graines de ricin ! Le pavot ou l'hellébore sont à manier avec précaution. Tous ces différents parterres rassemblant les espèces de plantes aromatiques, médicinales et condimentaires pouvaient être bordés de treillis d'osier ou de rameaux entrelacés sur des piquets ou séparés de basses haies de buis taillées régulièrement.

Les moines étaient aussi des voyageurs. Du nord de l'Angleterre au sud de l'Italie, et d'ouest en est de l'Europe, les réseaux des monastères étaient denses. Les bagages n'étaient pas seulement composés de parchemins ou de reliques : les graines et boutures voyageaient encore plus facilement. Les greffes, les semis, les pépinières fleurissaient et le savoir-faire se partageait.

Jardin des aromates

Les épices rapportées d'Orient ont toujours suscité une forte attraction. Le développement des grands voyages maritimes au début du 16e siècle renouvela le goût des épices exotiques sans toutefois supprimer l'intérêt des plantes aromatiques locales, et parfois même en le stimulant. L'apogée de cette tendance se situe en Angleterre entre le 16e et le 19e siècle. Tout manoir anglais digne de ce nom avait son jardin d'herbes capable de fournir au moins une quarantaine de variétés. Un spécialiste de la salade, John Evelyn, proposa une liste de 73 herbes et plantes capables d'améliorer le goût des assaisonnements (tout en proscrivant complètement l'ail jugé d'une détestable puanteur !). En comparaison, un jardinier d'aujourd'hui peut considérer produire une variété suffisante d'herbes s'il cultive basilic, laurier, cerfeuil, menthe, origan ou marjolaine, persil, sauge, thym, céleri branche, aneth, coriandre, et fenouil. Soit un peu plus de douze espèces. Où sont passées les autres ? Et si une salade « 17e siècle » vous tente, suivez les conseils de Robert May : « *Prenez toute sorte de pousses d'herbes à salade ou potagères, toutes sortes d'herbes telles que sauge, menthe, mélisse, boucage, feuille de violette, laitues, amandes mondées, figues bleues, raisins de Corinthe, câpres, olives ; dressez la salade et mélangez-la avec une partie des fruits coupées en tranches fines, puis les raisins de Corinthe et les câpres, des tranches de citron et de concombres ciselées, ou des quartiers de laitue bien pommée, bonne huile et vinaigre, sucre selon le goût* ».

Imagerie populaire de l'atelier Desfeuilles, pour un cantique à saint Fiacre.

Des saints de jardins

Comme beaucoup de métiers, les jardiniers ont leurs saints patrons. Saint Conon, jardinier, est un martyr du 3e siècle. Saint Sirène, lui, est Serbe, ermite, et jardinier au 4e siècle : il meurt décapité, ses reliques conservées à Billom (Puy-de-Dôme) attirent des pèlerins voulant la pluie ou le beau temps. Citons aussi saint Phocas en Asie Mineure, l'un des saints les plus populaires de Grèce. En face, en Cappadoce, c'est sainte Dorothée qui est patronne des jardiniers.

Mais le plus connu est saint Fiacre, ou Fiachra, fils d'un roi d'Irlande, qui arrive à Meaux en l'an 650. L'évêque Faron l'installe au Breuil, vaste endroit qu'il défriche avec une facilité miraculeuse. La sorcière du coin, jalouse, cherche à lui nuire auprès de Faron. En vain : Fiacre produit de beaux légumes et fruits pour nourrir des pèlerins toujours plus nombreux. Fiacre meurt en 670, auréolé d'une grande ferveur populaire, il devient vite le patron des « *courtilliers* » (cultivateur de petits enclos), des « *préoliers* » (travailleurs des prés), des « *verdiers* » (gardes des vergers), des « *treillageurs* » (faiseurs d'enclos et palissades)… Bref : de toutes les corporations de maîtres jardiniers. Les reliques de saint Fiacre sont transférées en la cathédrale de Meaux en 1568, occasionnant au 17e siècle l'un des pèlerinages les plus courus de France. On se souvient qu'il avait frappé le sol de sa bêche et qu'une source en avait jailli, près de Montceaux-les-Meaux : une eau miraculeuse bien sûr, ayant la réputation de guérir le « *mal de fic* », excroissance et verrues, à tel point que Richelieu, souffrant d'hémorroïdes, vint y tremper son auguste postérieur en 1637 et en fut guéri… Anne d'Autriche ne pouvant avoir d'enfant y vint aussi en pèlerinage s'y baigner, avant que n'apparaisse le futur Louis XIV. ■

© Photo Daniel Boucard

Saint de jardin : saint Fiacre dans l'église Saint-Gervais-Saint-Protais de Gisors.

Il ne faut pas beaucoup de surface de terre pour faire pousser l'essentiel des herbes aromatiques et médicinales : quelques ares suffisent amplement. En France, on considérait que 180 de ces plantes représentaient vraiment l'optimum de ce qu'il était possible de cultiver. Rarissimes étaient les jardins pourvus d'une telle variété.

Si la grande majorité des paysans n'avait pas accès aux jardins de simples et aux remèdes des apothicaires et herboristes, on peut penser qu'un certain nombre de « *bonnes femmes* » (guérisseuses) ou d'hommes avisés avait une connaissance suffisante des plantes médicinales pour soigner leur entourage et que des plantes disponibles à l'état sauvage dans la nature étaient connues et utilisées.

Historiens des plantes et botanistes

La transmission du savoir se fit aussi par des ouvrages écrits. Plusieurs précurseurs couchèrent leurs connaissances botaniques sur le parchemin. Au 12e siècle, la bénédictine Hildegarde de Bingen laissa deux traités consacrés à la description des plantes pour leur valeur médicinale et à la préparation des remèdes nécessaires au maintien d'une bonne santé. Le dominicain Albert le Grand, évêque, philosophe, naturaliste et bien d'autres choses encore (devenu saint Albert) écrivit vers 1260 De *Vegetabilibus* et *Plantis*, décrivant un jardin médiéval ornemental : « *Ils sont en fait arrangés pour le plaisir des sens : pour la vue et pour l'odorat (…), on peut planter toutes les herbes qui sentent bon : la rue, la sauge, le basilic ; et toutes sortes de fleurs comme la violette, l'ancolie, le lis, la rose ou l'iris. Entre les herbes et la pelouse aux bords nets, il faut construire des bancs en gazon surélevés, plein de fleurs charmantes…* ». Les conseils pratiques y alternaient avec les idéaux.

C'est un moine dominicain anglais, Henry Daniel (1315-1385), qui créa un jardin botanique contenant 252 plantes différentes, qu'il décrivit avec minutie en latin dans son herbier, s'appuyant sur des ouvrages plus anciens qu'il avait lui même traduits. C'est l'un des pères de la botanique moderne. Les herbiers descriptifs de plantes commencèrent à

être illustrés. C'est à Strasbourg que les premiers herbiers illustrés d'après nature en gravure sur bois virent le jour à partir de 1530. Le plus célèbre herbier illustré est du botaniste et médecin italien Pierandréa Mattioli : sa version des *Commentarii* imprimé à Venise en 1565 fut publiée en soixante éditions dans de très nombreuses langues : on y découvre de nouvelles espèces non encore décrites, comme le lilas ou le marronnier d'Inde. En 1621 parut un des premiers catalogues commerciaux, proposé par René Morin, fondateur d'une dynastie de pépiniéristes. On y trouvait pour la première fois des végétaux venus d'Amérique du Nord : sumac de Virginie, plaqueminier, pélargonium, yucca américain, amaryllis croix Saint-Jacques…

De très grands botanistes prirent la suite. Phillip Miller (1691-1771), administrateur et créateur du Chelsea Phisic Garden, le jardin le plus riche du monde fut l'auteur d'un dictionnaire des jardins cataloguant toutes les plantes cultivées, qui connut seize éditions. Carl von Linné (1707-1778) répertoria et nomma l'ensemble des espèces vivantes, fondant la nomenclature binominale. Georg Dionysus Ehret (1708-1770) fut peut-être le plus grand de tous les illustrateurs botaniques.

La parution de la nouvelle édition du *Traité des arbres et arbustes que l'on cultive en France*, par Duhamel du Monceau, publié en sept volumes entre 1800 et 1819 fut une étape importante. Cette encyclopédie botanique offrait de magnifiques planches en couleur de Pierre Joseph Redouté et Pancrase Bessa.

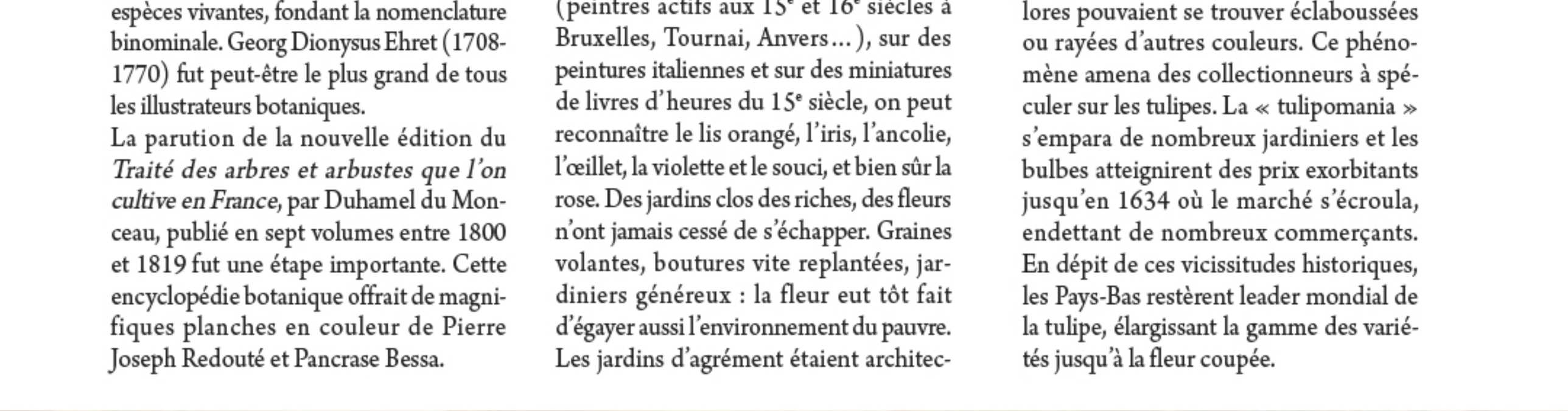
Au 19e siècle, la démocratisation du goût pour les jardins entraîna la parution puis la multiplication de périodiques de jardinage, permettant à de nombreux amateurs de partager l'information jusqu'alors détenue par un petit nombre de propriétaires de jardins. Cette popularisation du jardin de loisir allait de pair avec l'ouverture de parcs et de jardins publics. À ce propos, il faut évoquer le « Jardin du Roi » créé à Paris en 1635 : un beau jardin à la française qui sera ouvert au public à la Révolution et rebaptisé « Jardin des Plantes ». La butte sur laquelle se trouve le labyrinthe était au Moyen Âge une décharge d'immondices nommée « *la butte aux copeaux* ». Au pied de cette butte a été planté le célèbre cèdre du Liban rapporté d'Angleterre par Bernard de Jussieu dans son chapeau, en 1634.

Jardins d'ornement

La culture de fleurs et leur emploi ornemental sont des arts anciens. Sur des tableaux des « primitifs flamands » (peintres actifs aux 15e et 16e siècles à Bruxelles, Tournai, Anvers…), sur des peintures italiennes et sur des miniatures de livres d'heures du 15e siècle, on peut reconnaître le lis orangé, l'iris, l'ancolie, l'œillet, la violette et le souci, et bien sûr la rose. Des jardins clos des riches, des fleurs n'ont jamais cessé de s'échapper. Graines volantes, boutures vite replantées, jardiniers généreux : la fleur eut tôt fait d'égayer aussi l'environnement du pauvre. Les jardins d'agrément étaient architecturés selon la fantaisie du concepteur. Comme l'indiquait Olivier de Serres, les allées ombragées et pergolas d'où pendaient glycines et roses odorantes débouchaient sur des berceaux ou des tonnelles chargées de grappes de raisin. Des cloisons de verdure taillées émergeaient parfois des topiaires de buis ou d'if en forme d'animaux fabuleux, des labyrinthes conduisaient les belles un peu égarées aux lieux où les baisers pouvaient être échangés à l'abri des regards indiscrets. Les parterres étaient remplis de rosiers, de giroflées, de lavandes, de marjolaines, de romarins aux senteurs enivrantes.

Jusque vers 1560, les espèces de plantes et de fleurs cultivées à des fins ornementale, utilitaire ou médicinale étaient des plantes indigènes européennes. Les ambassadeurs auprès du sultan ottoman s'émerveillèrent des champs de narcisses, de jacinthes et de tulipes poussant du côté de Constantinople. Échanges diplomatiques et trafics de bulbes en tout genre firent le reste.

Au début du 17e siècle les Pays-Bas autour de Leyde se passionnèrent pour les plantes à bulbe. Certaines tulipes unicolores pouvaient se trouver éclaboussées ou rayées d'autres couleurs. Ce phénomène amena des collectionneurs à spéculer sur les tulipes. La « tulipomania » s'empara de nombreux jardiniers et les bulbes atteignirent des prix exorbitants jusqu'en 1634 où le marché s'écroula, endettant de nombreux commerçants. En dépit de ces vicissitudes historiques, les Pays-Bas restèrent leader mondial de la tulipe, élargissant la gamme des variétés jusqu'à la fleur coupée.



Jardiniers travaillant dans les jardins de Montceau, au 18e siècle, musée Carnavalet.

© Archives Daniel Boucard

Évolutions des jardins d'ornement

Les **jardins de la Renaissance italienne** s'implantèrent autour des villas. Très architecturés, ils laissaient une grande place à une géométrie de haies bien vertes. On y recherchait des fleurs et des végétaux exotiques rapportés du Levant par les vaisseaux de Venise. Fontaines, statues, labyrinthes, et surtout portiques ombragés, arcades d'orangers, pergolas fleuries, tunnels faits de vignes entrelacées sur des claies, permettant des promenades ombreuses durant les belles saisons étaient caractéristiques de ce style de jardin.

Le **jardin à la française** s'alignait sur une perspective. C'était un jardin formel destiné à être vu de haut, de la terrasse ou des fenêtres du château. Au 17e siècle, le parc de Versailles dessiné par Le Nôtre fut le prototype emblématique de nombreux jardins de ce type, certes plus modestes et adaptés au terrain. Au centre, les allées gravillonnées bordées de buis séparaient des parterres où les fleurs s'épanouissaient en harmonie de couleurs, telles des broderies. De part et d'autre, avec symétrie, se trouvaient des haies vertes plus hautes faites de charmilles ou de topiaires et, en s'éloignant encore, des allées d'arbres taillés en tunnels de tilleuls, hêtres ou ormes dont les branches étaient entremêlées. Dans les grandes propriétés, les plantes rares et fragiles étaient recherchées. Les orangers, citronniers, camphriers, lauriers roses et autres arbustes exotiques étaient plantés dans de grands bacs rentrés en hiver dans une orangerie ou sous des serres. Les grands jardins pouvaient de plus s'enorgueillir de véritables architectures de verdure, de palissades percées d'ouvertures en arcade débouchant sur des berceaux ou cabinets, des pièces d'eau complétaient l'ensemble. Il fallait une main-d'œuvre considérable pour maintenir de tels jardins en l'état. Ce style de jardins à la française sera tout de même reproduit cependant par presque toutes les cours d'Europe.

Un peu plus tard, à la fin du 18e siècle, un style plus naturel prévalut : on parla de **jardins anglais**. « *Il n'y a rien de plus choquant qu'un jardin au tracé rigide et régulier ; quand vous en avez vu un quart, vous avez vu le reste, qui se répète dans les autres parties.* » affirma dès 1728 Batty Langley dans l'introduction de son ouvrage *New Principes of Gardening*. Allées sinueuses, bosquets de grands arbres disséminés

Jardin d'inspiration médiévale, à Argences, dans la Manche.

© Photo Daniel Boucard

ça-et-là dans des prairies fleuries ou sur les gazons, espace d'eau en serpentine, bosquets d'arbuste à fleurs, collines artificielles, « *ordre négligé* » d'arbustes persistants (« *faites en sorte que cela soit vraiment sauvage et fasse penser à un éternel printemps* »)… Le parc n'était « fermé » en fond de propriété que par un large fossé dit saut-de-loup, offrant toutes perspectives sur la campagne environnante. Pas de cordeau et de niveau dans ce nouveau concept de jardin. Cette mode traversa la Manche et, en France, on se passionna aussi pour ces jardins anglais, en les agrémentant de chinoiseries. Moins de grands arbres cependant, mais des rivières et allées sinueuses, des ponts, des temples et des folies, de fausses ruines romantiques, le jardin de **style anglo-chinois** gagna l'Europe entière.

Le 19e siècle vit la création de parcs publics. Leur conception était souvent d'inspiration muséographique : on montrait des collections de plantes sans trop de soucis d'harmonie. Une véritable rivalité s'exerça aussi à cette époque entre les riches propriétaires de jardin, collectionneurs passionnés, qui allèrent jusqu'à envoyer des chercheurs de plantes inconnues dans le monde entier. C'est ainsi qu'une grande variété de plantes et de fleurs originaires d'Asie et d'Amérique du Sud arrivèrent dans les jardins, avec plus ou moins de succès quant à leur acclimatation. ■

Jardins de curé

Plus modestes que les jardins d'abbaye ou de monastère, nous devons à la gent ecclésiastique, le bonheur d'accueillir dans notre patrimoine jardinier les jardins de curé. Sous l'Ancien Régime, le logement du curé devait être assuré par les paroissiens. La maison était assortie d'un jardin qui devait procurer au prêtre une nourriture saine et variée. Ces espaces étaient mis à la disposition de chaque curé avec le presbytère. Plus restreints que ceux des monastères, ils étaient plus nombreux car chaque paroisse avait le sien (soit environ 30 000 en France !). Les jardins de curé pouvaient être petits comme un mouchoir de poche ou ressembler à une petite entreprise agricole. Les jardiniers pouvaient être la gouvernante, un ou plusieurs paroissiens zélés ou bien sûr le prêtre lui-même. En tout cas, il y était bien incité par la hiérarchie au nom de l'hygiène morale : « *Les chapelains de campagne, la messe dite, et de retour chez eux, s'occuperont durant une heure à une lecture de piété. Ils iront ensuite cultiver leur jardin, ou feront quelque autre travail jusqu'au moment du dîner.* » (Évêché de Namur, 1639). Même après l'Empire, l'administration reconnut qu'un jardin attenant au presbytère était nécessaire pour assurer la suffisance financière et la notabilité du prêtre du lieu. En 1905, avec la séparation de l'Église et de l'État, le presbytère et son jardin tombèrent dans le giron de la commune du lieu de la paroisse.

À la dimension économique, il faut ajouter le rôle spirituel : ce havre de paix ne manquait pas d'un banc ou d'une tonnelle où il faisait bon lire le bréviaire ou méditer sur le contenu du prochain sermon. Un coin était bien sûr réservé au jardin bouquetier, supervisé parfois par la gouvernante. Roses et lys, camélias ou mimosas devaient en effet assurer saison après saison le fleurissement des autels et des cérémonies.

L'exode rural, la raréfaction et le regroupement des prêtres font que bien peu de jardins de curé sont encore cultivés par les curés eux-mêmes. Souvent la commune a vendu ou loue le bien. Mais la plupart ont conservé leur charme et les nouveaux occupants les entretiennent souvent avec dévotion.

Jardinier bêchant devant son maître, gravure coloriée du 19e siècle.

© Archives Daniel Boucard

Jardins pour tous

C'est un curé qui est à l'initiative du développement extraordinaire des jardins familiaux et ouvriers : l'abbé Lemire. Ce curé libéral, député-maire d'Hazebrouk fonda la « *Ligue du coin de terre et du foyer* » en 1896. Le succès fut retentissant : un quart de siècle plus tard, 50 000 jardins étaient gérés par ce type d'associations, tandis que trois fois plus étaient proposés par les patrons d'industrie qui voyaient plutôt d'un bon œil cette initiative protégeant l'ouvrier du bistrot, de l'oisiveté et du syndicalisme.

La période de prospérité qui suivit la Seconde Guerre mondiale et l'extension urbaine conduisirent à un déclin généralisé des jardins. Mais ces dernières années, mode ou mouvement de fond, on constate un renouveau. Si de nos jours les « bobos » sont plus attirés par les jardins d'agrément, les exclus de la croissance se tournent plutôt vers les potagers. L'état d'esprit écolo, tentant d'unifier l'ensemble du retour à la vie saine, de la vie moins chère, de manger et produire localement, du retour aux médecines naturelles, amplifie le phénomène…

Le fleuriste, imagerie d'Épinal, 19e siècle.

© Archives Daniel Boucard

Les dernières tendances jardinières font chaud au cœur : outre les bourses aux plantes, et les mouvements de plantations de graines de fleurs sauvages dans les villes, il commence à se pratiquer dans certains villages ou quartiers de grandes villes une sorte de « jardin à tous ». Les personnes motivées plantent dans un bac devant chez eux des légumes, des simples ou des fleurs et marquent sur un panneau « Servez-vous, c'est gratuit ». On voit d'ici l'intérêt de tels échanges conviviaux. Est-il utopique de songer que ce mouvement embryonnaire va s'étendre ?

En tout cas, avec l'aide de saint Fiacre et des saints de jardins pour les uns, des elfes ou des nains de jardins pour les autres, nous pouvons chanter avec optimisme : « *Non, non, non, le jardin n'est pas mort, car il pousse encore, car il pousse encore !* » ■

Daniel Boucard

1811 : Sophie Blanchard survole l'Italie… Un témoin français en poste à Rome relate dans un courrier adressé à son frère les dangereuses exhibitions de l'aéronaute.

Sophie Blanchard

aventurière et pionnière de l'aérostation

© Costa / Leemage

Madame Blanchard (Madeleine Sophie Armand), aéronaute française (1778-1819), lors de son vol aérostatique fait à Milan en 1811.

En 1811, l'aérostation est une science récente. Les premières expériences des frères Montgolfier ne remontent qu'aux années 1780 et le premier vol humain, d'une vingtaine de minutes, est effectué par Pilâtre de Rozier assisté du marquis d'Arlandes à Paris le 21 novembre 1783, dans une modeste montgolfière de 2 200 mètres cube. Ces pionniers suscitent des vocations en la personne de Jean Pierre Blanchard, futur mari de Sophie, et d'André Jacques Garnerin.

Marie Madeleine Sophie Armand voit le jour le 24 mars 1778 dans l'auberge familiale à Trois Canons près de Châtelaillon en Charente-Maritime. La légende veut que, de passage dans l'auberge, voyant Madame Armand dans l'attente d'un heureux événement, Jean Pierre Blanchard se serait écrié : « *ce sera une fille et je l'épouserai !* ». En tous cas en 1794, déjà célèbre (il s'est couvert de gloire en réussissant la première traversée de la Manche en aérostat en 1785), il revient à l'auberge et demande où est sa femme ! La jeune Sophie, à présent âgée de 16 ans, est charmante. Subjuguée par le prestige de son soupirant, elle accepte le mariage séance tenante. Il est déjà âgé de 41 ans. Le voyage de noces est royal : il emmène sa femme en Amérique faire une tournée de démonstration au cours de l'année 1796, à Philadelphie puis à New York.

Jean Pierre l'initie à son art à Marseille et, plus tard, Sophie Blanchard effectue seule sa première ascension. La présence d'une femme renforce l'engouement du public

Yan Fragneau

pour leurs manifestations aériennes. Blanchard agrémente ses spectacles en lâchant de petits animaux suspendus à un parachute. Il en conçoit d'ailleurs un pour lui-même en tant que moyen de sauvetage, mais n'aura jamais besoin d'y avoir recours. C'est son concurrent Garnerin qui sera le premier homme à tenter l'effrayante expérience : il se jette dans le vide, effectuant le premier saut humain réussi de l'histoire (sa fille Élisa sera, elle, la première femme parachutiste en 1815).

Cependant, le 20 février 1808, un drame se produit. Lors d'une ascension à La Haye, Jean Pierre Blanchard est victime d'un malaise, peut-être une crise cardiaque. Le fait est qu'il perd connaissance et ne peut entretenir le feu de son ballon, qui chute rapidement. Le pilote est projeté de la nacelle. S'il n'est pas tué sur le coup, il est néanmoins sérieusement blessé et meurt des séquelles de l'accident un an plus tard, âgé de seulement 56 ans. La situation financière du couple est désastreuse car Blanchard s'est avéré être un mauvais gestionnaire. Sophie hérite de 12 000 francs de dette. Sur son lit de mort, son mari lui dit : « *Tu n'auras après moi, ma chère amie, d'autre ressource que de te noyer ou de te pendre* ».

Sophie est réputée courageuse et énergique aussi. Malgré les épreuves, elle devient la première aérostière professionnelle de l'histoire. Elle acquiert rapidement une grande notoriété, effectuant des démonstrations à travers l'Europe, notamment pour des spectacles et fêtes officielles. D'abord à l'occasion du mariage de Napoléon et de Marie Louise en 1810, celui-ci l'ayant nommée Aéronaute des fêtes officielles. Elle survole ensuite Milan le 15 mars 1811, pour l'anniversaire de l'Empereur. Enfin, à l'occasion de l'entrée de Louis XVIII dans Paris le 4 mai 1814, elle célèbre l'évènement par une ascension depuis le Pont Neuf. On peut être passionnée et opportuniste : Louis XVIII, très impressionné, la nomme Aéronaute officielle de la Restauration !

Les spectacles nocturnes de Sophie Blanchard dans les jardins du Tivoli rencontrent un succès fou. Elle a pour rivaux André Jacques Garnerin et sa fille, autres aérostiers célèbres. Mais celui-ci, admirateur inconditionnel de Sophie, ne lui portera jamais ombrage.

Des jardins très particuliers

À cette époque, ces jardins du Tivoli sont un lieu très particulier, dont l'histoire est mouvementée ! Ils étaient situés approximativement à l'emplacement de l'actuelle gare Saint-Lazare. À partir de 1766, Simon Gabriel Boutin, fils d'un riche fermier général (= percepteur) entreprend la réalisation d'un parc de huit hectares baptisé en référence aux jardins romains. On y trouve de nombreux jardins aux espèces rares, des jets d'eau, des établissements thermaux illuminés par des milliers de lampes à huile colorées. On y organise des fêtes et des attractions insensées. Le Tivoli est en quelque sorte l'ancêtre de nos modernes parcs d'attraction.

Mais c'est surtout la « Folie Boutin » qui est le lieu à la mode, où l'on se doit d'être vu. On y mange, on y danse et les nombreux recoins sont propices aux rencontres furtives, aux étreintes fougueuses. Tant et si bien que le parc se transforme en lieu de débauche. La noblesse y organise des orgies où tout est permis, avec l'aval du roi Louis XV qui s'empresse de payer de son auguste personne ! ■

Un compatriote relate ses ascensions italiennes

Un témoignage de première main sur les ascensions de Sophie Blanchard en Italie nous est parvenu. L'auteur, dont le nom n'est pas connu, fait transiter un courrier à l'attention de son frère, depuis Rome, daté du 28 décembre 1811 par une enveloppe adressée à une certaine Mademoiselle Thomas, domiciliée rue de la Blanquerie, à Montpellier dans l'Hérault. Il narre les deux exhibitions romaines de Sophie.

En 1811, Madame Blanchard part effectuer une tournée en Italie qui, rappelons-le, est alors partie intégrante de l'Empire français. Elle arrive à Rome et y effectue deux démonstrations avec un ballon confectionné à Paris. La première ascension se passe mal car « *le temps étant horrible* », le ballon est affreusement secoué par les vents. Il monte ou descend et Sophie ne peut tenir l'altitude. L'aérostat finit par chuter au bord du Tibre, qu'elle évite heureusement. « *Sans quoi son voyage aérien se serait converti en voyage eaurien* » (sic) ! Elle en est quitte pour la peur, et quelques contusions qu'elle reçoit lorsque la nacelle porte sur les toits, puis dans un magasin de bois. Malgré les secours, elle ne peut retenir le ballon qui est emporté par la bourrasque. Il sera retrouvé dans les Marches d'Ancône (une province située le long de l'Adriatique, sous l'Empire un département français dénommé le Métaure), d'où on le lui renverra.

Pour réparer sa réputation, Sophie Blanchard exécute une seconde tentative le 22 depuis la place Navone (plus grande place touristique de Rome), vers 2 heures de l'après-midi. La foule est immense. Toutes les fenêtres de la place sont pavoisées en Damas cramoisi, ce qui est l'usage à Rome lors de festivités. Elle reste en l'air deux heures environ puis, le vent ayant tourné, elle vole en direction du royaume de Naples (état vassal de l'Empire, gouverné par Joachim Murat, beau frère de Napoléon Bonaparte). S'étant involontairement endormie pendant trois quart d'heure, elle monte plus haut qu'elle ne le souhaitait. Elle doit affronter des nuages gorgés de pluie. Elle

Chromolithographie vers 1890 commémorant la traversée en ballon du Pas-de-Calais par Blanchard et Jefferies, en 1785.

© D.R.

atterrit enfin dans une plaine de la province de l'Abruzzo. « *Tous les paysans des villages voisins accoururent pour voir ce phénomène qui était nouveau pour eux, ils furent bien surpris lorsque après avoir admiré cette grande machine qui descendait du ciel, il en virent descendre une femme habillée de blanc qui tenait en main un petit étendard. Plusieurs croyant que c'était une magicienne coururent chercher le curé pour venir avec l'eau bénite* ». Là, on la met sur un cheval puis un paysan la couvre d'un manteau car elle est trempée. Elle est conduite à l'église de Saint Ignace où les croyants allument des cierges et chantent des litanies en action de grâce pour remercier Dieu de l'avoir sauvée. Enfin, elle est conduite chez le maire du lieu. Mais elle ne comprend pas l'italien. Un gendarme français survient à point nommé et s'offre comme interprète.

Le lendemain, après que le curé eut célébré une grande messe, on l'accompagne jusqu'à un relais où elle prend la poste pour Rome. Elle y est reçue comme une héroïne. Au moment de son envol, elle avait jeté depuis sa nacelle au peuple romain des sonnets imprimés. Les poètes de cette capitale, pas en reste, en composent à leur tour en son honneur et à sa gloire. L'un d'eux dit que si l'héroïne aérienne n'est pas arrivée jusqu'au ciel, au moins l'a-t-elle bien méritée ! L'auteur de la missive parvenue jusqu'à nous, apprenant l'intention de Sophie de faire un autre voyage aérien en direction de Naples, trouve « *qu'elle fait un bien mauvais métier* » ...

Pour aller plus loin

- Relation d'un français datée du 28 décembre 1811 du voyage en ballon au dessus de Rome de la veuve Blanchard. Archives départementales de Charente-Maritime, fonds 200 J 3.
- ***Les Époux volants, Jean Pierre et Sophie*** de Jean-Guy Barreault.
- ***Folies, Tivolis et attractions, les premiers parcs de loisirs parisiens***, de Gilles-Antoine Langlois, éd Délégation à l'action artistique de la ville de Paris, 1991.
- ***Garnerin, premier parachutiste de l'histoire***, de Michel Poniatowski, éd. Albin Michel, Paris, 1983.
- ***Pilâtre de Rozier, premier navigateur aérien, première victime de l'air***, d'Audouin Dollfus, éd. de l'Association Française pour l'avancement des Sciences, Paris, 1993.
- « La mort de Pilâtre », in ***Almanach du Pas de Calais***, 1862. Archives départementales du Pas de Calais.

Toujours en 1811, de retour en France, alors qu'elle effectue un vol au-dessus de Vincennes, Sophie Blanchard doit s'élever rapidement afin d'éviter un orage et tient l'air plus de 14 heures d'affilée.

Rencontre avec le destin

Le 6 juillet 1819, vêtue d'une robe blanche, Sophie entame sa 67e ascension. Elle persiste dans la démesure. Il y a bien longtemps qu'elle utilise un ballon gonflé à l'hydrogène. Malgré sa dangerosité, due à sa grande inflammabilité, ce gaz présente l'avantage de pouvoir emporter une charge supérieure à celle d'un ballon à air chaud. De plus, il n'y a pas de foyer à entretenir.

Spécialiste des spectacles nocturnes, Madame Blanchard embarque, suspendu à 10 mètres sous sa nacelle, un dispositif constitué d'un cercle en bois sur lequel sont fixées de petites bombes : des feux de Bengale et d'artifice qu'elle doit déclencher au moyen d'une lance à feu. Le spectacle est toujours féerique et provoque des tonnerres d'applaudissements. Lors de l'envol, son aérostat s'accroche à un arbre et elle doit jeter du lest pour s'élever à nouveau. Est-ce un mauvais présage ? Devrait-elle renoncer ? Elle n'en fait rien. Ce qu'elle ignore, c'est que le choc avec l'arbre a probablement fait dévier le dangereux dispositif. De plus, Sophie inaugure cette fois le lâcher d'un parachute supportant une bombe à pluie d'argent. Elle est à environ 300 mètres d'altitude lorsqu'une étincelle met le feu à l'enveloppe…

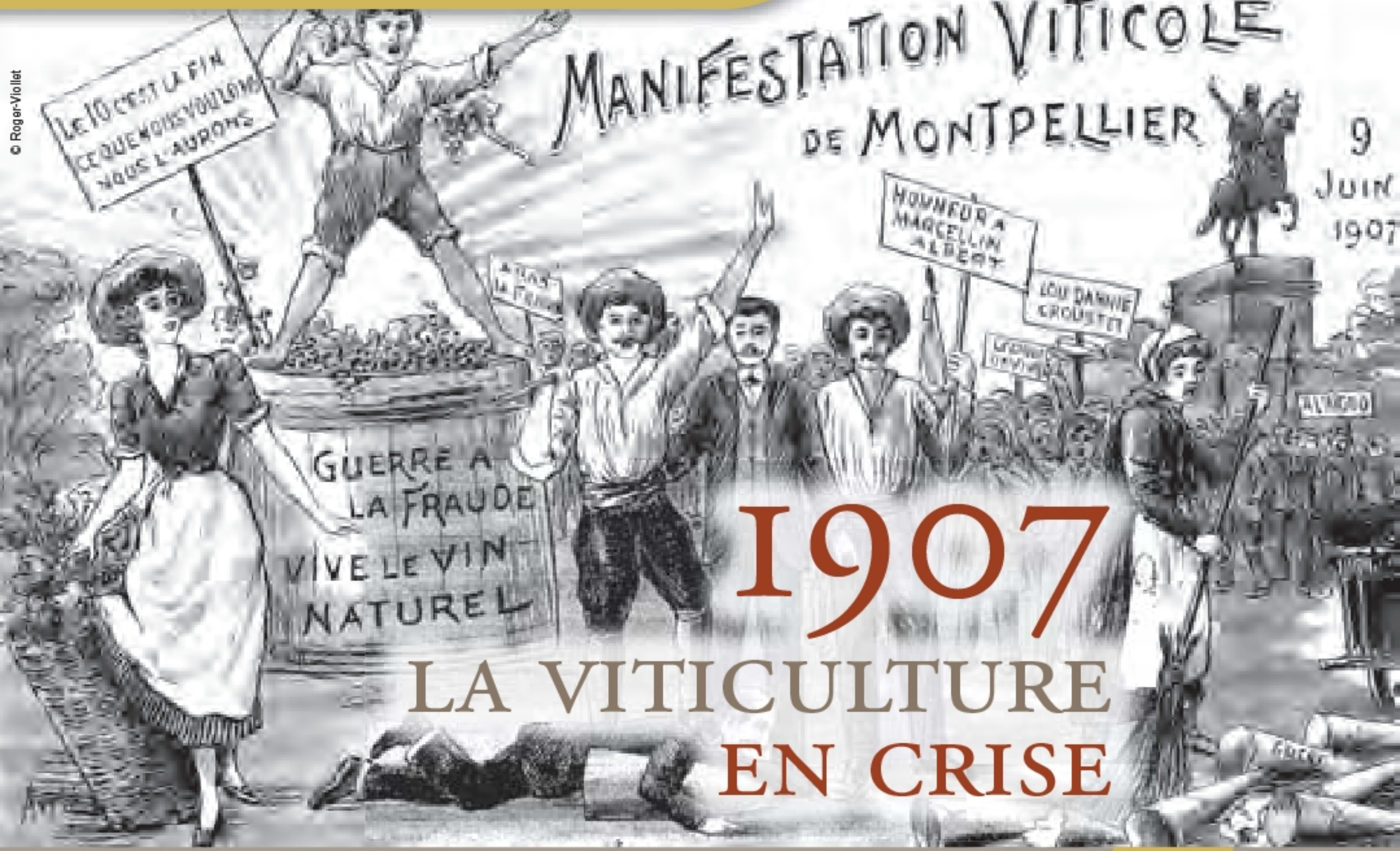
On ne saura jamais avec certitude d'où est venue l'étincelle fatale. La foule frémit et hurle. Sophie tente vainement d'étouffer les flammes puis, comprenant que la partie est perdue, résignée, s'assoit dans la nacelle. On rapporte qu'elle se serait écriée « *à moi !* », ce qui fut certainement ses derniers mots. Le ballon chute sur le toit d'un hôtel au 16 rue de Provence, et Sophie, comme son mari dix ans auparavant, est éjectée de la nacelle. Elle meurt quelques instants plus tard, la nuque brisée, âgée de seulement 46 ans.

Une collecte est réalisée. Elle sert à bâtir une stèle funéraire, que l'on peut toujours voir de nos jours au cimetière du père Lachaise, avec l'épitaphe suivante : « *Elle périt victime de son art et de son intrépidité* ». À Rouen, une plaque commémorative signale aussi que, le 7 septembre 1806, elle s'est élevée seule depuis le jardin des Plantes. ■

Yan Fragneau

© D.R.

Chromolithographie vers 1890 en souvenir de la mort accidentelle et tragique de Sophie Blanchard, en 1819.



© Roger-Viollet

1907 LA VITICULTURE EN CRISE

La vigne a de tout temps été une source de richesse, se développant aux fils des siècles. Sa culture se caractérise essentiellement autour du cercle familial, même si le recrutement de journaliers pour aider aux travaux les plus pénibles était courant. Ainsi, beaucoup d'hommes, de femmes et d'enfants trouvaient une fonction spécialisée dans l'exploitation de la vigne. Une situation d'autant plus difficile quand survient une difficulté majeure…

La plantation est de toute évidence la première étape de la viticulture. Mais dans ce domaine, la terre ne commence à offrir ce qu'elle a de meilleur qu'au terme de quatre longues années de patience. Vient ensuite la taille des sarments, une opération généralement réalisée en hiver, et seulement par les hommes. La femme avait en effet pour tâche de ramasser les sarments coupés afin d'en faire des fagots. Il était courant d'offrir ce bois au curé de l'église ou encore à l'école du village, tout en prenant soin d'en garder un peu pour sa consommation personnelle.

L'hiver enregistre les travaux les plus durs de la viticulture : il s'agit d'arracher les ceps désolés, d'épierrer la vigne et de la buter. Ce travail était particulièrement difficile autrefois, car l'outillage n'était pas adapté au mode de plantation en vigueur, dit « *en foule* », c'est-à-dire sans alignement des ceps. Ce n'est qu'à partir du 19e siècle que le mode de plantation évolua, avec des plantations linéaires, accompagné du développement d'un équipement fonctionnel avec les aratoires à traction animale (toutefois non utilisables sur les coteaux jugés trop abrupts). Les travaux de la vigne s'enchaînent ainsi

Coralie Pailhes

pour arriver au temps des vendanges. Le temps des grandes réunions familiales, qui rassemblait autrefois toutes les parentés, aussi bien les proches que les saisonniers. Il annonçait un esprit festif, particulièrement les années abondantes. Pourtant le travail commence très tôt le matin. Coupant les grappes avec une serpette à lame recourbée, les vendangeurs remplissent leurs paniers d'osier et le vident dans la hotte du porteur afin que la précieuse récolte soit transportée jusqu'au tombereau, avant d'être vidée et foulée dans la cuve.

Une foule de métiers

Au 19e siècle, avec le développement du chemin de fer, le commerce connut un essor sans précédent qui favorisa entre autres l'activité de la vigne. Autour de riches propriétés foncières, une véritable classe ouvrière viticole se développa. Elle rassemblait de très nombreux journaliers, embauchés à la journée ou à la semaine. Leurs conditions de vie étaient précaires, les jeunes enfants vivant avec leurs parents. Afin d'améliorer leur quotidien, ils cultivaient un petit arpent de terre.
Dans les villages viticoles, la vie s'organisait en fonction des affinités d'origine politique et sociale. Au début du 19e siècle, il y avait souvent deux cafés : l'un à tendance royaliste fréquenté par les propriétaires les plus aisés, et l'autre fréquenté par les républicains avec une clientèle plus modeste et où se retrouvaient également les petits propriétaires qui ne possèdaient pas plus qu'une poignée d'hectares.
La viticulture donnait également du travail à de nombreux professionnels, de façon plus ou moins directe. Parmi ceux-ci, on trouvait notamment le tonnelier, qui permettait au vin d'être transporté, le charron qui veillait à l'entretien des tombereaux et charrues, le maréchal-ferrant qui chaussait les sabots des chevaux, le bourrelier qui se chargeait de l'entretien des brides et harnais…

Maladies destructrices

La vigne, comme toute plante cultivée, doit être protégée de ravageurs et maladies. Pour lutter par exemple contre le « *ver coquin* », les chenilles d'un papillon (la pyrale), on mit en place dans de nombreuses régions l'« *échaudage* ». On doit ce procédé à Benoît Raclet qui, vers 1820, eut l'idée d'arroser ses ceps d'eau très chaude afin d'exterminer toute nuisance. L'efficacité de la méthode fut reconnue et le procédé généralisé : on installa des fourneaux mobiles dans les vignes infectées.
Au 19e siècle, deux importantes maladies vinrent fortement perturber la production viticole. La première, l'oïdium, frappa le Midi de la France à partir de 1850. Cette maladie due à un champignon invasif se manifeste par des taches blanches poudreuses. Elle fut traitée par un procédé de soufrage, mis au point par Henri Marès en 1856 : sur les vignes touchées, sans protection particulière, on pulvérisa du soufre, à la main ou à l'aide d'une « *boîte à soufre* ». À peine cette maladie fut-elle maîtrisée par les viticulteurs qu'un véritable fléau s'abattit sur une très grande partie du vignoble français : le phylloxéra. En 1868, ce puceron originaire d'Amérique du Nord fut identifié comme responsable de la chute vertigineuse de la production du vin, particulièrement sur le sud de la France. Une commission sur le phylloxéra fut créée en 1871 par le ministre du Commerce et de l'Agriculture. Plusieurs arrêtés préfectoraux furent pris pour tenter d'éviter la propagation de cette épidémie, comme en témoigne cet extrait d'un arrêté de la préfecture des Pyrénées-Orientales daté du 2 mars 1878 : « *Article 1 : L'introduction dans le département de tous plants enracinés provenant de département ou de localités de l'étrangers attaqués par le phylloxéra, est interdite d'une manière absolue, jusqu'à qu'il en soit autrement ordonné. Article 2 : Les contraventions au présent arrêté seront constatées par des procès-verbaux et les plants enracinés introduits frauduleusement seront saisis et brulés à la diligence du maire de la commune sur le territoire de laquelle la saisie aura été opérée.* »
De nombreux hommes de science travaillèrent sur le phylloxéra, développant différentes techniques de lutte : arracher, brûler ou noyer les ceps de vigne…
Le vignoble était anéanti, et pas seulement en France. Vint ensuite le temps de la reconstruction : il fallait trouver un cépage résistant à cette nuisance. Des botanistes comme Jules Émile Planchon (1823-1888) et Victor Pulliat (1827-1896) préconisèrent le greffage de variétés françaises sur des plants américains. Un appel qui trouva une large écoute au cours des années 1887-1888 et se révéla être une solution efficace.

Fraude et surproduction

La viticulture reprit, mais de nouveaux problèmes arrivèrent. Alors que la vigne peinait à se remettre de l'oïdium et du phylloxéra, certains viticulteurs tentaient de s'en sortir en allongeant d'eau le moût de raisin et en y ajoutant du sucre. Certains produisirent même du vin sans raisin, avec d'autres fruits. En outre, à partir de 1888, la France importa du vin, d'Algérie notamment, avec lequel on coupait les productions françaises allégées. Réunis, ces éléments déclenchèrent une profonde crise : aux années bien maigres en rendement succéda un véritable phénomène de surproduction. Partout en France, on consommait de plus en plus de vin, d'une qualité sans cesse déclinante, et pour des prix de plus en plus faibles. En 1903, l'autorisation de la chaptalisation pour les vins importés et l'abaissement de la taxe sur le sucre furent considérés comme un encouragement à la fraude.
Voyant leurs revenus fondre, les propriétaires limitèrent les dépenses. Dans les régions viticoles, la main-d'œuvre était débauchée, partiellement ou totalement. Ces ouvriers se retrouvaient dans des situations dramatiques. Les familles n'arrivaient plus à subsister que par des travaux très ponctuels. Beaucoup rejoignirent les villes, en plein essor industriel, constituant un véritable « exode rural ».
La ruine des vignerons entraîna celle de nombreux commerçants et artisans avec qui ils travaillaient.
En 1907, les frais de gestion grimpèrent alors que le cours du vin chuta encore au plus bas, ce qui eut pour conséquence le

non-paiement des impôts par les propriétaires viticulteurs. Plusieurs députés du sud de la France, comme Albert Sarraut et Emmanuel Brousse, attirèrent l'attention du gouvernement sur la situation dramatique des vignerons, tentant de sensibiliser sur l'importance de soutenir la production de vin « naturel ».

Vers la révolte

Si la surproduction était la cause principale de la crise viticole, la fraude fut celle de la révolte. Les vignerons étaient déterminés à aller jusqu'au bout afin d'obtenir une loi pour l'éradiquer. Vigneron, cafetier, orateur charismatique, Marcelin Albert (1851-1921), originaire d'Argeliers (Aude), prit la tête d'un mouvement viticole. Le 18 février, il lança un appel au secours sous forme d'un télégramme au chef du gouvernement d'alors, le président du Conseil, Georges Clemenceau. Le 11 mars 1907, le signal de la révolte fut donné au niveau du village d'Argeliers. 87 vignerons prirent la route vers Narbonne, pour obtenir une entrevue avec la commission parlementaire. Le comité de défense chanta pour la première fois La Vigneronne, chant qui devint l'hymne des viticulteurs en colère.

Cet exemple de fraternité prit une ampleur considérable, donnant suite à de nombreuses manifestations de vignerons languedociens qualifiés de « *gueux* » : à Sallèles (Aude), le 24 mars 1907, on compta près de 300 personnes. Très vite, des rassemblements structurés et organisés se multiplièrent un peu partout, notamment au niveau des villes du sud de la France. On enregistra 80 000 personnes à Narbonne le 5 mai 1905, 250 000 le 2 juin à Nîmes, et entre 500 000 et 600 000 le 9 juin à Montpellier ! Par voie de presse, les lieux de rassemblement et de cantonnement étaient mentionnés pour les chevaux et les postes de secours.

Les cuirassiers chargent la foule à Narbonne (Aude) les 19 et 20 juin 1907, faisant cinq morts.

© Gusman / Leemage

Suite à ces actions collectives, les ouvriers agricoles rejoignirent le mouvement. Les familles d'ouvriers viticoles et de propriétaires étaient unies et manifestaient ensemble. Pour assurer les déplacements de cette marée humaine, les sociétés de chemins de fer mirent en œuvre des wagons de marchandises dans lesquels ils placèrent hâtivement des bancs. Tous les moyens de locomotion étaient utilisés : charrettes, bicyclettes…

Drames des manifestations

Malgré une organisation stricte, plusieurs drames endeuillèrent la révolte viticole de 1907. Le 19 juin, à Narbonne, les soldats tirèrent sur la foule, causant deux morts, dont celle d'un adolescent. Le lendemain, nouveau drame face à une foule qui hurlait sa haine : cinq morts. Le surlendemain, dans la soirée, un rassemblement à Perpignan (Pyrénées-Orientales) se termina par l'incendie de la préfecture. Lors de la manifestation du 08 juin 1907 à Montpellier, l'évêque et futur cardinal ouvrit ses portes aux manifestants venus pour le meeting, afin de les loger. Originaire d'une famille viticole, il était particulièrement sensible au mouvement. Comme lui, lors de ces différentes manifestations, de nombreux prêtres furent présents lors des défilés, avec leurs paroissiens. Les élèves du grand séminaire rejoignirent les opposants : ils furent applaudis par la foule le 9 juin 1907 à Montpellier.

Face à cette situation de révolte, le gouvernement déploya différents régiments. Les casernes existantes étant insuffisantes pour loger tous les soldats nécessaires, on utilise les bâtiments scolaires publics. Mais après la fusillade de Narbonne le 19 juin 1907, la population devint hostile à l'armée. Un régiment, dont la plupart des conscrits étaient originaires de différents villages agricoles, se mutina pour soutenir les viticulteurs : emportant armes et munitions, le 17e régiment d'infanterie en ligne quitta la caserne pour rejoindre Béziers le 21 juin. Les soldats s'installèrent sur l'une des artères de la ville, mettant la crosse en l'air, et fraternisèrent avec les manifestants. La population n'hésita pas à leur offrir nourriture et vin. Ce même régiment coupa même la voie de chemin de fer afin de ralentir l'arrivée du 142e régiment d'infanterie sur la ville de Béziers.

Fin de la crise viticole

Afin de trouver une issue favorable, le président du Conseil Georges Clemenceau accorda une audience à Marcelin Albert le 23 juin. Jugé comme traître à son retour, celui-ci se réfugia un temps en Algérie avant de revenir dans son village natal, où il décédera en 1921. Le mouvement n'était pas calmé, au contraire ! Sous la pression des manifestations, une loi fut enfin votée pour éviter de nouvelles émeutes : le 29 juin 1907, le mouillage du moût et l'ajout de sucre furent interdits, ce qui porta un coup d'arrêt à la fabrication et à la vente de vin falsifié. Tous les propriétaires durent aussi déclarer la superficie de leurs vignobles. Cette loi fut complétée le 15 juillet par une réglementation du transport de vin et alcools.

Au mois d'août, afin que les viticulteurs puissent reprendre leur activité, le gouvernement accepta de les exonérer d'impôts sur les récoltes de 1904-1905-1906. Le 3 septembre 1907, un nouveau décret parut spécifiant qu'« *une boisson ne peut être détenue ou transportée en vue de la vente ou vendue sous le nom de vin que si elle provient exclusivement de la fermentation alcoolique du raisin frais ou du jus de raisin* ». Le 22 septembre, le comité de défense des vignerons du Midi créé par Marcelin Albert fut dissous puis remplacé par la Confédération Générale de Vignerons du midi, avec pour objectif de créer une union entre petits et grands producteurs viticoles. Les différents meneurs de la crise viticole de 1907 furent graciés en 1908. ■

Coralie Pailhes

« *Homme libre, toujours tu chériras la mer !* » Cette citation de Charles Baudelaire pourrait passer pour incantatoire et vaine au vu du désamour ou plutôt du faible d'intérêt du monde politique et d'une bonne partie des Français de l'intérieur des terres pour le monde maritime. L'essor de la marine marchande a le plus souvent été initié par des capitaux privés, et c'est grâce à la hardiesse des armateurs et au courage des capitaines et de leurs équipages que des milliers de navires français ont sillonné les mers qui bordent nos côtes et se sont aventurés vers des mers et des océans de plus en plus lointains… assurant à la fois une partie de l'approvisionnement de nos populations et de nos industries et assurant des débouchés aux produits manufacturés fabriqués dans l'Hexagone.

Pierre-Gabriel Gonzalez

La marine de commerce : son histoire, ses métiers

- La marine marchande, outil de prospérité ..... page 30
- Un bateau et des hommes : équipage au complet ..... page 38
- La vie quotidienne sur les grands voiliers ..... page 49
- Montée en puissance de la vapeur ..... page 59
- Marins du cabotage et personnels des ports ..... page 69

Embarquement de bestiaux sur le Passager, dans le port de Honfleur, peinture d'Auguste-Xavier Leprince, 1823.

© Photo Josse / Leemage

Frise navires quatre pages :
© archives Daniel Chatry

Navire romain, Antiquité.

Vaisseau franc, 6e siècle.

Navire normand, 10e siècle.

Galée du 12e siècle.

La France a souvent tourné le dos à la mer, mais elle a aussi donné naissance à des générations de vaillants marins issus le plus souvent des ports de la Manche, de Bretagne, de l'Atlantique ou de la Méditerranée. À l'unisson de Guillaume Joseph Gabriel de La Landelle, auteur de savoureux portraits de marins dans l'ouvrage *Les Français peints par eux-mêmes* (1840), nous pourrions former le vœu que : « *la marine devienne réellement populaire en France et que les gens de mer se multiplient pour la prospérité du commerce et la gloire du pays* ».

« Homme de mer » est une idée honorable du caractère et de la capacité de celui auquel s'applique cette expression. « *L'homme de mer est celui qu'une longue expérience a rendu marin habile et ce n'est pas seulement un homme dont le métier est de naviguer. Il est doué d'une grande fermeté, de courage, de sang-froid et de présence d'esprit, il sait se ployer sous certaines circonstances et se dresser devant les autres, il reste inébranlable au milieu des évènements les plus critiques de son aventureuse profession, et demeure le dernier à son poste quand il faut mourir.* »

Une chose doit donner au marin une haute idée de la noblesse de sa profession et puissamment contribuer à l'élévation de ses sentiments, c'est la grandeur et la force des adversaires avec lesquels il lutte sans cesse. Sur terre, l'homme est soumis à de nombreuses influences… Sur mer, il est « *maître après Dieu* » : rien n'est plus grand, n'est plus fort que lui. Son navire, il l'a fait. L'immensité, il la parcourt et en sillonne à son gré la surface. Que vienne la tempête, il continue énergiquement sa noble lutte. Le marin est l'âme de la résistance du navire aux éléments. Un homme prudent, vivant d'appréhension et de craintes, ne peut devenir un vrai marin, c'est-à-dire un être qui en dirige d'autres et porte toute la responsabilité de leur vie et de leur fortune.

« Et pourquoi craindrais-je cette eau
Où j'ai passé toute ma vie ?
Ces vents ont flatté mon berceau,
Ces flots ont été ma patrie
Et puisqu'un jour il faut mourir,
Un franc marin qui fuit la terre,
Doit rendre son dernier soupir
Dans la vague qui fut sa mère »

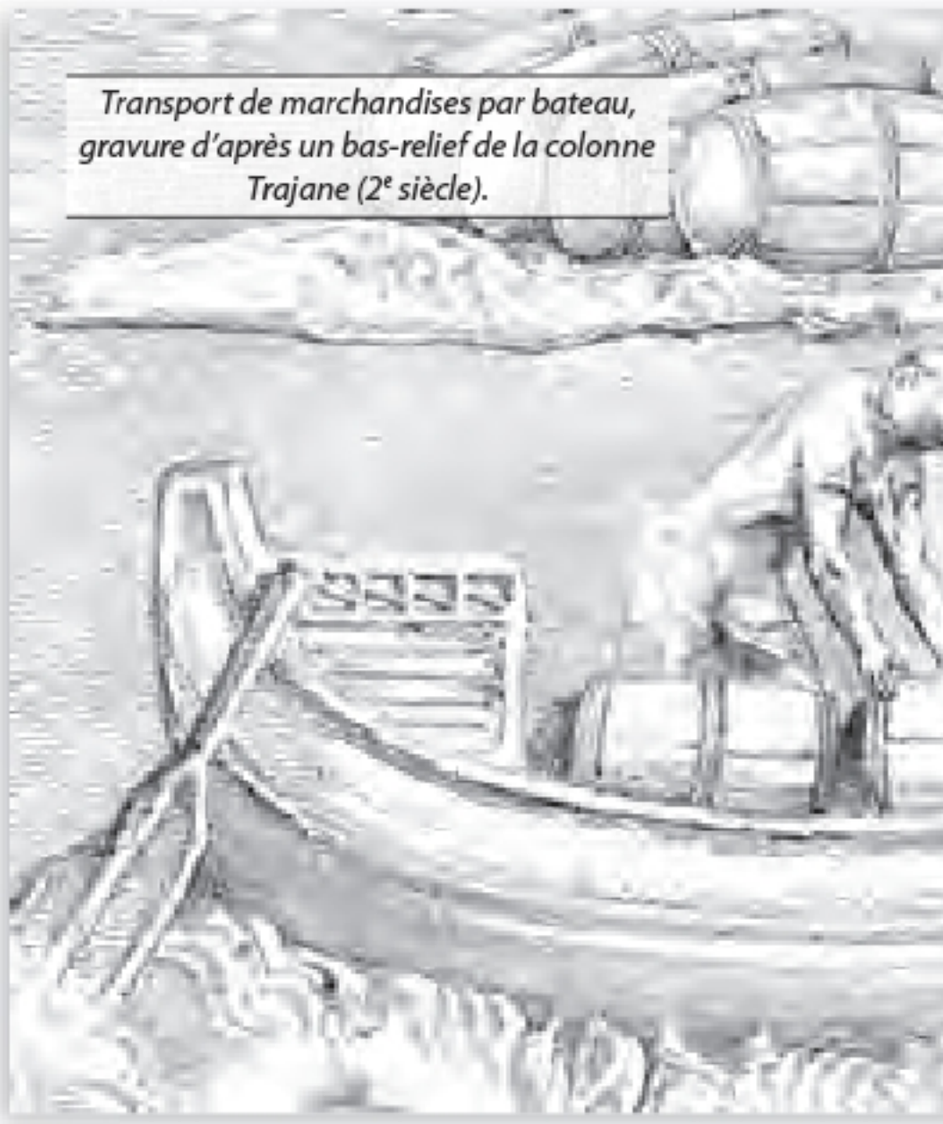
(Édouard Corbière, 1793-1875).

De l'Antiquité à la Renaissance, de la Méditerranée aux océans

L'Antiquité et la navigation à vue des côtes

L'*Odyssée* d'Homère (vers 700 av. J.-C.) raconte le voyage d'Ulysse, guerrier errant en Méditerranée, découvreur des sirènes (dauphin). Les aventures de Sinbad le marin, marchand en Arabie, relayées par la tradition orale dès le 9e siècle et probablement bien plus anciennes, relatent la découverte d'une île plongeante (baleine)… Comme ces deux histoires célèbres, de nombreux récits de marins émaillent les légendes. C'est le cas de celle de saint Brendan, au 6e siècle, côté mer d'Irlande : « *Ils charpentèrent en bois flexible, comme il est accoutumé en ces régions, la carcasse d'une nacelle très légère. Ils la tendirent de peaux de bœufs toutes brunes de l'écorce de chêne. Ils oignirent de beurre les jointures de peaux. Puis, l'ayant mis en mer, ils y portèrent*

Transport de marchandises par bateau, gravure d'après un bas-relief de la colonne Trajane (2e siècle).



d'autres peaux, d'autre beurre, quarante jours de vivres et toutes les choses nécessaires à la vie humaine. »

Au 4e siècle avant J.-C., Pythéas, citoyen de Massilia (aujourd'hui Marseille), avait déterminé avec précision la latitude de sa ville et la position de l'étoile polaire et savait toujours où il se trouvait. Dans son périple au delà des « Colonnes d'Hercule » (le détroit de Gibraltar), il suivit la trace des Phéniciens qui faisaient le commerce de l'étain avec les îles britanniques et pensa trouver le pays de l'ambre sur les bords de la mer Baltique. D'après ses récits, il serait remonté vers le Nord jusqu'à Thulé, l'Islande actuelle.

Pour découvrir la représentation du premier navire marchand hexagonal, il faut aller en Tunisie, vers la mosaïque d'Althiburus. La proue du navire marchand gaulois qui y figure se relève en pointe au dessus d'un éperon très saillant, la poupe se recourbe en volute et la préceinte renforcée qui entoure le bâtiment donne une apparence robuste à ce navire à voiles. Dans ses Commentaires sur la *Guerre des Gaules* (*Commentarii de Bello Gallico*), Jules César les désigne sous le nom de « pontons » : *pontones, quod est genus navium gallicarum.*

Une bataille navale complètement oubliée aujourd'hui révèle l'existence d'une flotte de navires de commerce appartenant aux Vénètes d'Armorique. Un siècle avant notre ère, ces derniers étaient très puissants,

© Archives Daniel Chatry

Un homme à la mer !

Un marin tombé à l'eau, c'était presque toujours un homme de moins dans l'équipage… Entre les grands navires très lents à manœuvrer et le malheureux tombé à la mer, la distance se creusait vite par gros temps. On l'apercevait comme un bouchon qui se démenait entre deux montagnes d'eau. Parfois l'homme coulait à pic disparaissant sans laisser de trace. Beaucoup de marins ne savaient pas nager. ■

leur pouvoir étant fondé sur le commerce de l'étain de Cornouaille, transporté à travers la Manche. Le métal transitait ensuite par la vallée de la Loire d'où il gagnait le bassin Méditerranéen. Possédant un grand nombre de navires, ils contrôlaient tout le trafic maritime de la région.

César raconte : « *Les vaisseaux des ennemis étaient construits et armés de la manière suivante : la carène en est un peu plus plate que celle des nôtres, ce qui leur rend moins dangereux les bas-fonds et le reflux ; les proues sont très élevées, les poupes peuvent résister aux plus grandes vagues et aux tempêtes ; les navires sont tout entiers de chêne et peuvent supporter les chocs les plus violents… des peaux molles et très amincies leur servent de voiles… Dans l'abordage de ces navires avec les nôtres, ceux-ci ne pouvaient l'emporter que par l'agilité et la vive action des rames ; du reste, les vaisseaux des ennemis étaient bien plus en état de lutter, sur ces mers orageuses, contre la force des tempêtes. Les nôtres ne pouvaient les entamer avec leurs éperons, tant ils étaient solides ; leur hauteur les mettait à l'abri des traits, et, par la même cause, ils redoutaient moins les écueils. Ajoutons qu'ils ne redoutent ni les rochers ni les brisants ; circonstances qui étaient toutes à craindre pour nos vaisseaux.* »

Ces navires de commerces robustes, menés par des marins connaissant bien les côtes bretonnes, montés par l'élite des combattants armoricains, allaient être vaincus… par un calme plat. Ne naviguant qu'à la voile, ils furent détruits un à un par les galères romaines qui n'avaient rien perdu de leur mobilité grâce à leurs rames. Un jour de l'été de 56 avant J.-C., Jules César acheva ainsi la conquête de l'Armorique.

Navire de Saint-Louis, 13e siècle.

Caraque, 15e siècle.

Le Grand Harry, vaisseau du 16e siècle.

Le Soleil Royal, 17e siècle.

Galéasse, 17e siècle.

Flûte, 17e siècle.

Le Souverain des Mers, 17e siècle.

La mer facilite les échanges

Pacifiques ou guerriers, les contacts entre Orient et Occident favorisèrent les progrès de la science maritime. Jusqu'à la fin des Croisades, la Méditerranée fut le domaine privilégié, le théâtre de beaucoup de flottes importantes : arabes et byzantines, génoises, vénitiennes et aragonaises. Au fil des siècles, les marins se risquèrent de plus en plus au large, sans bénéficier de la rassurante mais parfois traîtresse présence de la côte. La question de la position de leur navire était majeure. Les cinq siècles qui séparèrent l'an mil de la découverte de l'Amérique furent l'occasion de très nombreux progrès dans le domaine de la navigation, même si les conditions de vie à bord des « naves » restaient dures. À la fin du 13e siècle, les principales bénéficiaires restaient les cités marchandes italiennes, Gênes et Venise en tête… Le monde occidental avait encore, en ce temps-là, les yeux tournés vers l'Orient. À partir du 14e siècle, la découverte du principe de la boussole permit de ne plus perdre le nord, mais c'était loin d'être suffisant… L'astronomie allait donner de bons résultats, alliée à la mécanique, à la géométrie et à l'horlogerie. Ces sciences habilement combinées allaient permettre de calculer latitude et longitude, de faire le point pour se situer sur des cartes marines qui faisaient régulièrement de gros progrès. Après la prise de Constantinople par l'Empire ottoman, en 1453, et face aux difficultés rencontrées par les commerçants sur les routes terrestres vers l'Orient, les puissances européennes cherchèrent à mettre en place une voie maritime vers l'Extrême-Orient et ses productions alors si prisées (épices, soie, porcelaine, jade, ivoire…). Les Portugais entreprirent un mouvement vers le sud, en contournant l'Afrique : en 1498, Vasco de Gama fut le premier Européen à arriver aux Indes par voie maritime, en contournant le cap de Bonne-Espérance. Christophe Colomb se dirigea vers l'Ouest pour le compte du roi d'Espagne. Quand, par delà l'océan entr'ouvert, apparut un monde inconnu, un nouveau type de navire s'élança sur les mers : la caraque. En s'étoffant, il devint la caravelle, puis le galion des Espagnols. Le bateau à voiles s'adapta à des fonctions de long-courrier qui lui ouvraient des horizons nouveaux. Au 16e siècle, les nations européennes étaient en pleine croissance, les marines nationales aussi.

Des us et coutumes anciens

Jusqu'à l'adoption en 1681 de la « *grande ordonnance de la marine* » établie par Colbert, c'est un ensemble épars d'« *us et coutumes maritimes* » qui réglait les contrats et la juridiction maritime. Il s'agissait de codes issus du Moyen Âge, mêlant des coutumes du droit romain (le digeste de Justinien), les « jugements d'Oléron » édictés par Aliénor d'Aquitaine au 12e siècle, des ordonnances de Charles-Quint et de Philippe II d'Espagne au 16e siècle.
Ce système était passablement confus, et certains usages franchement « barbares ». Avec ces règles, les maîtres et patrons de navires avaient par exemple le droit d'in-

Le port de La Ciotat en 1664, tableau de J.-B. de la Rose (détail), musée national de la Marine.

© Musee national de la Marine / P. Dantec

© Archives Daniel Chatry

Vaisseau de premier rang, 18e siècle.

Brick à vapeur et à voiles, 19e siècle.

Frise navires quatre pages :
© archives Daniel Chatry

voquer des méthodes expéditives : « *sur mer, les gens de l'équipage sont témoins approuvés et souvent juges nécessaires, d'autant plus qu'il ne peut s'en trouver d'autres* » avec des dispositions de ce genre : « *le marin frappant ou levant arme contre son maître sera attaché avec un couteau bien tranchant au mât du navire par une main, et contraint de la retirer de façon, que la moitié en demeure au mât attachée* » ou encore : « *si quelque matelot tue un compagnon ou le blesse de sorte qu'il en meurt, on attachera le mort au vivant, dos à dos, et ils seront tout deux jetés à la mer.* »

■ Puissance sur mer… et sur terre ■

L'influence de la puissance maritime sur l'Histoire est indéniable. **De tous temps, les marines et les marins de l'État et du commerce ont été intimement liés,** au point de se confondre quand les marins du commerce s'armaient en corsaires… L'absence de véritable flotte européenne et plus particulièrement française permit aux pirates « *barbaresques* » de régner sur la Méditerranée pendant des siècles (on parle alors d'« écumerie » pour désigner la piraterie), elle permit aux Vikings de s'implanter en Normandie et favorisa le déclin des Carolingiens. Philippe Auguste fut le premier roi de France à armer une flotte, en 1213. Quand Louis XIV aima sa marine, l'empire colonial français monta en puissance, avec le Canada et surtout les Indes Orientales. Quand Louis XV négligea sa marine à la fin de son règne, cet empire s'effondra. Quand Louis XVI ressuscita sa marine, c'est l'empire colonial anglais qui fut touché avec la perte d'une partie de ses colonies d'Amérique. Parce que la Révolution chassa de la Marine royale la plupart des officiers issus de la noblesse, Napoléon Ier ne put jamais rattraper le retard pris par sa flotte sur celle de l'Angleterre : le « blocus continental » contribua à ruiner la France et son industrie, pas celle de ses adversaires. ■

Langage maritime : des mots pour le dire

Dans le long déroulement de la navigation française, les apports extérieurs furent nombreux et divers. Jean Meyer et Martine Acerra, deux des principaux spécialistes français d'histoire navale, notent que : « *La meilleure preuve se trouve dans le vocabulaire marin français actuel : quelque 40 % des mots sont d'origine… italienne, c'est-à-dire introduits au haut Moyen Âge, 40 % environ sont d'origine hollandaise, infiltrés au 17e siècle, les 20 % restants étant de provenances variées : un peu de grec et de latin, plus de l'arabe et de l'espagnol, la part de l'anglais demeurant, du moins pour la voile, assez réduite.* ». ■

Aux 16e et 17e siècles, le commerce maritime est en plein essor, les puissances européennes se livrent une concurrence acharnée pour sa domination.

La marine marchande, outil de prospérité

© Archives Daniel Boucard

Navire chargeant des marchandises dans un port, au début du 19e siècle.

■ Folie spéculative : les Compagnies des Indes ■

Dès le début du 17e siècle, notamment, des compagnies maritimes virent le jour afin de développer le commerce avec diverses contrées lointaines. Suivant les pas des premiers explorateurs du siècle précédent, des comptoirs sont installés sur les côtes du monde. Toutes les nations européennes avaient la même démarche. L'une des plus puissantes compagnies vit le jour dès 1602 : la « *Compagnie néerlandaise des Indes orientales* » (connue sous l'acronyme hollandais VOC), qui contribua à la puissance commerciale des Provinces-Unies pendant deux siècles. En France, ce développement prit notamment corps sous l'impulsion de Richelieu. Faute de moyens, faute de succès, faute d'enthousiasme, la plupart ne furent qu'éphémères ou transitoires : « *compagnie des Moluques* » (1615), « *Compagnie d'Orient* » à Madagascar (1642), « *Compagnie de Chine* » (1660)…

Mais c'est surtout entre 1664 et 1775 que se développèrent les flottes françaises de « *Compagnie des Indes* ». La « *Compagnie française pour le commerce des Indes orientales* » (océan Indien) et la « *Compagnie française des Indes occidentales* » (Amérique) furent créées en 1664, portées par la politique volontariste du grand ministre Jean-Baptiste Colbert. Tout ce qu'il y avait de riche, de noble et de puissant dans le royaume y fut personnellement intéressé. Sur un capital de 15 millions de livres, 3 furent souscrits par le roi Louis XIV. La Compagnie des Indes occidentales, fondée pour exploiter la Louisiane, rencontra un succès mitigé et fut dissoute dès 1674. La « *Compagnie du Levant* », qui deviendra plus tard « *Compagnie de la Méditerranée* », fut fondée en 1670 pour commercer avec le vaste empire ottoman, et d'une façon générale toute la zone que nous nommons aujourd'hui Moyen-Orient (Constantinople, Alexandrie…). Elle connut elle aussi une existence assez brève.

Le grand succès du commerce maritime français aux 17e et 18e siècles est à attribuer à la Compagnie des Indes orientales. Elle avait été imaginée dans un premier temps pour s'arroger le monopole des « *indiennes* », ces cotonnades légères et colorées très à la mode à cette époque. Élargissant ses activités à tous les produits

© Archives Daniel Chatry

La liberté du commerce, un des quatre bas-reliefs en bronze de l'obélisque de Port-Vendres.

Comptoir de commerce et navires, à Calicut, 1572. Comme beaucoup de concurrentes européennes, les « Compagnies des Indes » françaises implantèrent des établissements de commerce dans des ports du monde entier.

© D.R.

La marine marchande, outil de prospérité

exotiques, la Compagnie des Indes orientales exploita exclusivement le commerce de l'Inde. Colbert créa un port dédié à son activité : le port de L'Orient (Lorient), où revenaient ses navires en provenance de comptoirs indiens. Ils passaient des ports sur l'Île Bourbon et l'Ile de France, situées au large de Madagascar (aujourd'hui la Réunion et l'île Maurice). Il s'agissait là d'un commerce au long cours, qui mobilisait à très long terme des moyens financiers énormes, et le soutien de l'État.

En 1740, la flotte de la Compagnie française des Indes orientales comptait trente-cinq unités, parmi lesquels plusieurs navires de 900 à 1 500 tonneaux, et même plusieurs frégates de combats pour protéger les convois. La Compagnie des Indes orientales avait ses cours de comptes, ses matricules distincts de ceux de la Marine royale, et même un corps d'officier spécifique. La formation de haute qualité de ce corps d'officiers, breveté par le roi, en fit la pépinière et surtout l'auxiliaire indispensable de la Marine royale. La Compagnie des Indes orientales avait aussi ses lois réglementaires, son pavillon, son sceau, ses armes : un globe d'azur chargé d'une fleur de lys d'or, avec cette devise : *Florebo quocumque ferar* (« Je fleurirai partout où je serai portée »).

En 1769, il ne restait plus de cette puissance que des vestiges sans force. La perte des Indes orientales françaises avait ruiné cette compagnie que la Révolution de 1789 allait faire disparaître complètement.

Un vaisseau français grappiné sur la glace pour faire du commerce dans le détroit d'Hudson.

© Archives Daniel Chatry

1720 : la foule se rassemble rue Quincampoix, à Paris, devant la banque fondée par Law, à laquelle appartient la Compagnie française des Indes orientales… Prémisses d'une catastrophe financière.

Un 18e siècle triomphant

Avant Colbert, la mer avait apporté à l'Europe des richesses maîtresses comme l'or, des métaux, et des denrées précieuses. Les cours royales et les gouvernants en avaient tiré luxe et puissance. Au début du 18e siècle, le développement du commerce maritime français permit de connaître des richesses d'une autre qualité, mais aussi d'une autre quantité, qui allaient à un plus grand nombre de « consommateurs » à qui elles devenaient chaque jour plus indispensables. Conséquence : l'économie, la stratégie et la politique furent orientés vers les intérêts de la marine française.

La transformation du commerce maritime fut radicale. Jusque là, les bâtiments français, de 150 à 200 tonneaux, portaient de dix à trente marins et appartenaient à un seul homme qui en était l'armateur et parfois le capitaine. Avec le 18e siècle, on vit apparaître le vaisseau de compagnie, beaucoup plus gros, qui portait facilement 500 à 600 tonneaux. On en vit même de 1 000 à 1 500 tonneaux. Un navire de ce type embarquait un équipage nombreux, des gens pour qui la navigation lointaine était un métier et non plus un hasard ou une aventure. Il était commandé par un capitaine payé pour l'être, salarié de la Compagnie.

© Archives Pierre Gabriel Gonzalez

Quand l'argent va à la flotte

Le 18e siècle fut l'ère des compagnies maritimes florissantes, et bien sûr des « actionnaires ». C'était l'adaptation à la marine de commerce des principes développés dans le commerce de l'argent. De riches investisseurs « prêtaient » de l'argent au commerce, déjà bien en mouvement, et à l'industrie naissante.

Il y avait déjà dans différents pays, notamment en Angleterre, des compagnies de ce genre, mais les actions étaient restées entre les mains de manieurs d'argent, en quelque sorte professionnels, dont l'enrichissement était un mystère pour le grand public. Le développement d'une véritable activité commerciale sur l'océan Indien demanda d'aller au-delà. Vu l'importance des capitaux nécessaires, il fallut faire appel à ce public lui-même, de manière, d'ailleurs, à fournir un palliatif aux dettes laissées par Louis XIV.

Cette révélation allait dominer toute l'évolution du monde : « *les grandes entreprises collectives allaient à l'avenir permettre les fortunes rapides, parce que ces grandes entreprises pourraient entrer en action avec des capitaux relativement faibles, et faits de seul crédit, qui iraient se décuplant par la marche même des affaires et par la confiance* » (Georges-Gustave Toudouze, *Histoire de la Marine*, 1939).

Le monde entier fut tout à coup secoué par la fièvre spéculative. L'Angleterre eut sa *south sea bubble* (« bulle (économique) des mers du sud »). La France eut le Système de Law, en 1716, c'est-à-dire la création et l'utilisation de papier-monnaie… qui permit aux bourgeois et même aux petites gens d'employer leurs capitaux à l'exploitation de la Louisiane, des Indes et de tous les mondes lointains.

Des deux côtés de la Manche, ce fut le même enthousiasme… et la même catastrophe. Poussée par la mise en œuvre d'une puissante propagande, **l'investissement dans les Compagnie des Indes fit l'objet de tous les excès**. Les actions s'étaient placées à prime, la hausse s'était déchaînée et avait dépassé les rêves de ceux qui les avaient imprudemment créés : le siège de la Banque Générale créée par Law, rue Quincampoix à Paris, s'encombra d'une foule hurlant pour avoir du papier. Les actions de 500 livres atteignirent une valeur de 20 000. La Banque Générale absorba la Compagnie des Indes orientales en 1719.

« Emblème du commerce dans les deux mondes », au 18e siècle.

Mais on constata que les dividendes se feraient attendre et ce fut la chute, rapide et vertigineuse ! Les désespoirs, les colères et les appels à la justice ne réglèrent rien, et le découragement suivit… L'écroulement fut moins fort en Angleterre qu'en France, où le milieu bourgeois garda de cette aventure un souvenir qui mit longtemps à se dissiper. Les « bonnes affaires » inspirèrent désormais une grande méfiance et l'on plaça à nouveau son argent en terres, hypothèques, rentes. Personne ne voulut plus entendre parler d'actions au cours aussi mobile que l'onde…

© Archives Pierre Gabriel Gonzalez

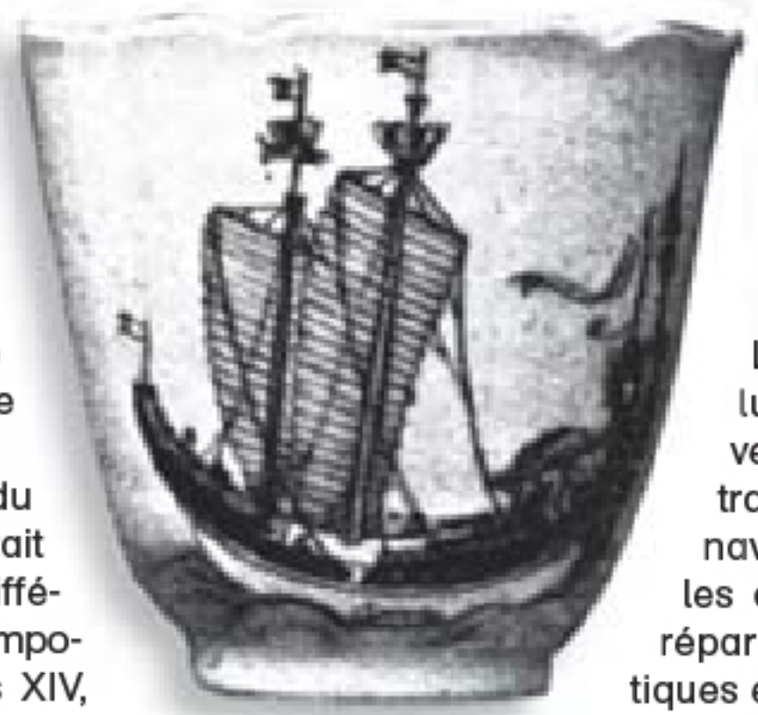
Après la déroute de Law, en 1721, la Compagnie des Indes orientales ne subsista que parce qu'il apparut que son activité était d'intérêt national. Avec elle subsistèrent les armateurs, qui avaient sagement grandi dans les ports, le plus souvent sans lancer d'actions. La France possédait ainsi une vaste flotte de gros navires, qui allaient chercher des marchandises au loin, dans des comptoirs qui les leur fournissaient.

La vie quotidienne transformée

Le négoce avec les colonies lointaines créait beaucoup de richesses. Les ports où s'armaient et se déchargeaient les navires des Indes d'Orient et d'Occident se paraient de merveilleuses façades, dont beaucoup enchantent toujours les visiteurs de villes comme Bordeaux ou Nantes. La Compagnie des Indes, à elle seule, créait son « port de L'Orient » sur les landes du Morbihan.

Au delà des mers, des civilisations nouvelles naissaient du mélange de l'Asie et de l'Amérique avec l'Europe. Toute une culture spécifique voyait le jour : dans les Indes apparut par exemple un style spécifique de mobilier, la ville de Québec a gardé une bonne partie de son style « français »…

Un bourgeois parisien du milieu du 18e siècle avait des pratiques très différentes d'un de ses contemporains du règne de Louis XIV, cinquante ans auparavant.



© Archives Pierre Gabriel Gonzalez

Porcelaine dite « de la Compagnie des Indes », fabriquée en Chine et ramenée par bateau en Europe au 18e siècle, comme c'était alors le cas pour beaucoup de produits.

En effet, contrairement à son aïeul, **le commerce maritime lui apportait de multiples denrées « exotiques »**. Vers 1750, les plus aisés prenaient un petit-déjeuner de sucre et de café au lait, bien différent des soupes et du vin de jadis. Ils buvaient aussi du café toute la journée et les établissements où on le débitait, ainsi que du thé, étaient devenus les « salons où l'on cause », des lieux où l'on menait aussi ses affaires… Et tous portaient de plus en plus souvent du linge de coton, chemises de jour et de nuit. Les vêtements quittaient le gris pour se parer à l'envi de bleu issu de l'indigo. La soie n'était plus un privilège princier et les femmes portaient des châles, des toiles peintes et des étoffes légères dont les noms seuls évoquent des pays lointains : mousselines, surahs, calicots, madapolams, pékins, nankins, madras…

Le décor s'encombrait lui aussi d'objets de provenance lointaine. La tradition rapporte qu'un navire ayant navigué dans les océans lointains ait été réparé avec des bois exotiques et que, par la suite, le roi Louis XIV, découvrant ces nouvelles essences, voulut en faire exécuter du mobilier. Pour économiser ces bois précieux, les artisans utilisaient le procédé du placage, en les découpant en fines feuilles. Les « ébénistes », menuisiers spécialisés en bois d'ébène, enrichissaient aussi leurs meubles marquetés avec de l'or et de l'argent venus d'Amérique et des écailles de tortue venues de l'Océan indien ou des Antilles… Une ville de Chine fabriquait par exemple uniquement des porcelaines pour la Compagnie des Indes orientales, qui étaient décorées une fois arrivées en Europe par bateaux entiers. On se souvient de la découverte en 1985, en Indonésie, de l'épave du navire hollandais de la VOC Geldermalsen, coulé en 1752, et de la récupération d'une cargaison de 160 000 pièces de porcelaine et de 127 lingots d'or chinois estampillés…

Hélas, la paix et la prospérité portent souvent en eux les germes de la guerre. Celle de Sept Ans éclata en 1756 et tourna au désavantage de la France, qui perdit les Indes et la Nouvelle-France…

La faute à **Voltaire**

En 1736 dans *Le Mondain*, le philosophe écrivait avec humour un véritable hymne aux plaisirs de la vie, une apologie du luxe venu du commerce maritime :

« J'aime le luxe, et même la mollesse,
De voir ici l'abondance à la ronde,
Mère des arts et des heureux travaux,
Nous apporter de sa source féconde,
Et des besoins et des plaisirs nouveaux.
L'or de la terre et les trésors de l'onde,
Leurs habitants et les peuples de l'air,
Tout sert au luxe, aux plaisirs de ce monde.
Ah ! le bon temps que ce siècle de fer !
Le superflu, chose très nécessaire,
À réuni l'un et l'autre hémisphère.
Voyez-vous pas ces agiles vaisseaux
Qui de Texel, de Londres, de Bordeaux,
S'en vont chercher, par un heureux échange,
De nouveaux biens, nés aux sources de Gange » ■

Commerce triangulaire, conséquences économiques et humaines

La découverte du Nouveau Monde en 1492 et sa colonisation par les grandes puissances maritimes européennes accélérèrent le processus de la traite des Noirs à travers l'Atlantique. **L'exploitation des énormes richesses et des immenses territoires de l'Amérique nécessitait en effet une main d'œuvre abondante et bon marché** pour alimenter mines et plantations. Les indigènes américains, nommés « Indiens » par la méprise que chacun sait, avaient été réduits eux aussi en esclavage. Mais, décimés par les mauvaises conditions de travail et les maladies, ils ne suffisaient pas à la tâche.
Dès le milieu du 15e siècle, les Portugais avaient exploré les côtes d'Afrique et constaté la mise en œuvre d'un système d'esclavage domestique et de la traite des êtres humains. Ainsi, au cours du 16e siècle se mit en place un commerce transatlantique spécifique que l'on a appelé « commerce triangulaire » : des navires négriers partaient d'Europe avec des marchandises manufacturées qu'ils échangeaient sur les côtes d'Afrique contre des captifs fournis par des négriers noirs (les Européens n'avaient pas accès à l'intérieur des terres et ne pouvaient pas organiser à grande échelle la capture de victimes). Les navires européens transportaient ensuite leur « marchandise humaine » à travers l'Atlantique, dans des conditions atroces. Les captifs africains étaient alors vendus à des colons aux Antilles, au Brésil, en Amérique du Nord… mais pas seulement : ceux du Mozambique étaient par exemple emmenés vers la Réunion ou l'Île Maurice dans l'océan Indien. Réduits en esclavage, ils travaillaient sous la contrainte, dans des conditions le plus souvent très dures (en moyenne, l'espérance de vie d'un esclave de plantation ne dépassait pas dix ans). Produites en grande partie grâce au travail des esclaves, les marchandises étaient ensuite embarquées vers l'Europe pour y être vendues : sucre, café, cacao, coton, tabac… Le système a atteint son apogée au 18e siècle.
Le trafic d'êtres humains irriguait toute une économie. Les sources de profit liées à la traite et à l'esclavage étaient triples : la vente sur les côtes de l'Afrique de marchandises dites « de pacotille », mais aussi souvent d'armes à feu, la vente des captifs noirs et de matériel aux colons d'Amérique, la vente de produits coloniaux à l'Europe en retour. Mais contrairement à une idée reçue, les gains directs de la traite étaient en moyenne plutôt modestes : le taux de profit était d'environ 6 % par rapport aux capitaux investis, ce qui était peu au regard des risques encourus (révoltes, naufrages, épidémies, attaques de pirates…).

Razzia d'esclaves en Afrique, gravure du 19e siècle.

© Archives Daniel Boucard

Trois logiques implacables

La traite intérieure africaine, alimentée par les razzias et les guerres entre souverains locaux, a fourni de tous temps des esclaves utilisés comme domestiques, porteurs, ouvriers agricoles… Le nombre de victimes ne peut être estimé en l'absence de sources écrites mais il est considérable (plusieurs dizaines de millions).
La traite orientale, surtout du 17e au 20e siècle, à destination de la péninsule arabique et la traite transsaharienne à destination de l'Afrique du Nord et du Moyen Orient firent de 8 à 12 millions de victimes directes.
La traite atlantique, organisée par les Européens du 16e au 19e siècle à destination des Antilles, de l'Amérique du Nord et du Brésil, fit environ 11 millions de victimes directes. ■

Abrogation et abolition : une lente évolution des esprits

Pratiqué depuis la plus haute Antiquité à travers le monde, l'esclavage ne fut critiqué en tant qu'atteinte à l'être humain que tardivement, et d'abord par une faible minorité. Au fil des siècles, les mentalités évoluèrent et les oppositions aux trafics humains et à l'esclavage se firent plus fortes. En 1685, Louis XIV promulgua le « Code noir », un ensemble de textes juridiques qui règlementait la vie des esclaves noirs dans les colonies françaises. Pour la plupart des Européens des 17e et 18e siècles, y compris une bonne partie des personnes cultivées de l'époque, la traite négrière était indispensable à l'économie générale. Il était communément admis que c'était « rendre service » aux captifs que de les soustraire à la barbarie de leur servitude en Afrique pour les soumettre à une « servitude humaine » dans les colonies !

Ce n'est qu'à la fin du 18e siècle, alors que des millions d'êtres humains ont déjà été déportés à travers l'Atlantique, qu'un véritable mouvement abolitionniste se mit en marche en Amérique du Nord, puis en Angleterre et en France, sous la forme de « sociétés anti-esclavagistes » fortement structurées et formant une véritable « internationale abolitionniste ».

Dès 1776, Louis XVI interdit de posséder des esclaves sur le territoire français. La Révolution française et les insurrections d'esclaves aux Antilles (Saint-Domingue notamment) conduisirent à une première abolition de l'esclavage le 4 février 1794. Il fut rétabli par Napoléon en 1802. En 1815, le congrès de Vienne puis le traité de Paris abolirent la traite. Pourtant le trafic continua durant encore de longues années. Ce n'est qu'en 1848 que, sous l'impulsion de Victor Schœlcher, la France abolit l'esclavage sur son territoire et dans ses colonies.

Dès les premiers engagements contre la traite, des « croisières » surveillèrent les points d'embarquement. Les négriers réagirent en construisant des navires d'une extrême finesse, pourvus de mâtures d'une force et d'une hauteur démesurées. La chasse n'en fut que plus implacable. Par dérogation aux règles traditionnelles de la marine, le droit de visite des bâtiments suspects fut reconnu sans distinction de pavillon aux croiseurs chargés de la répression de la traite. Traqués comme des bêtes fauves, les capitaines négriers n'hésitaient pas à armer leurs navires et à faire feu sur les embarcations des officiers visiteurs, ou même à couler les radeaux amenant leur cargaison vivante lorsqu'ils étaient surpris en flagrant délit de traite au bord des côtes.

Le combat n'était pas facile, et pas gagné d'avance. En 1835, dans son *Dictionnaire pittoresque de la Marine*, Jules Lecomte écrivait : « *Les lois les plus sévères se sont élevées au profit d'un principe, contre le commerce des négriers. Deux grandes nations maritimes - la Grande-Bretagne et la France - se sont coalisées pour, de tout leur pouvoir, en arrêter les effets, en surveillant les parages les plus fréquentés par les navires qui font la traite : tout cela est inutile. Tant que l'on achètera des noirs aux Antilles, la traite des noirs se fera et les peines sévères dont on frappera les délinquants serviront à rendre le métier plus profitable à ceux qui réussiront, à cause de la plus grande élévation du prix de leur cargaison humaine.* »

Il poursuit : « *Les peines réservées à ce commerce sont pourtant infamantes ; mais on ne saurait encore retirer l'intérêt*

Navire négrier fuyant les croiseurs et jetant ses esclaves à la mer, dessin de Morel-Fatio, 19e siècle.

© Archives Daniel Chatry

et la pitié qu'on accorde à celui qui s'est laissé surprendre à cette dangereuse profession. Entre marins, surtout, on n'y fait pas attention, et ceux des officiers ou des matelots qui ont fait la traite des noirs ne s'en cachent guère. Toutes les belles phrases de la philanthropie résonnent peu dans ces âmes positives, et les besoins des colonies avec lesquelles ceux-ci sont souvent en contact, leur ont peu à peu fait sur l'esprit une impression qu'ils n'en sont plus à raisonner, mais qui leur a fait une opinion que l'habitude a enraciné en eux… et ils excusent leurs camarades qui sont négriers. »

Ces lignes résument bien l'état d'esprit d'une époque, le début du 19e siècle, et la nécessité absolue qu'il y avait alors d'abolir l'esclavage partout dans les anciennes colonies des nations européennes afin de tarir la source de profits, principale motivation des « négriers ». L'esclavage perdura de façon officielle aux États-Unis jusqu'en 1865, à Cuba jusqu'en 1886 et au Brésil jusqu'en 1888.

Le rôle actif de Nantes

D'après David Eltis et David Richardson dans leur *Atlas du commerce transatlantique des esclaves*, les expéditions négrières entre le 16e et le 19e siècle se répartissent ainsi par pays : Grande-Bretagne 41 %, Portugal 39 %, France 13,4 %, Hollande 5,7 % (chiffres communiqués par le Mémorial de l'abolition de l'esclavage de Nantes. http://memorial.nantes.fr).

Nantes fut le premier port négrier français. Au 18e siècle, le déclin du commerce nantais traditionnel et des activités de son port incitèrent les négociants à se lancer dans la traite négrière. Des « familles négrières » nantaises continuèrent jusqu'en 1830 à pratiquer au grand jour une activité pourtant illégale à cette époque, mais très lucrative.

Quand elle arma pour la première fois à la traite au début du 18e siècle, Nantes avait deux siècles et demi de retard sur le Portugal, et plus d'un siècle sur des ports comme Le Havre, Bordeaux, La Rochelle. Quand elle abandonna la traite, la ville le fit bien avant d'autres ports comme Le Havre (1847). Nantes ne doit donc pas sa primauté à la durée de sa participation, mais à sa densité : ses armateurs ont organisé 43 % des expéditions négrières françaises (soit environ 5 à 6 % de la traite atlantique européenne). En un peu plus d'un siècle, les navires nantais transportèrent plus de 450 000 captifs noirs vers les colonies.

Au cours du 18e siècle, une part oscillant entre 10 à 33 % du commerce maritime au long cours nantais correspondit à des armements négriers. Mais une part importante du reste était liée à ce que l'on appelait le « *commerce des îles* », autrement dit l'économie de plantation esclavagiste. Armateurs, banquiers, industriels, commerçants, constructeurs navals, marins et tout le petit monde qui gravitait autour : à des degrés divers, tous tirèrent une part des profits issus des colonies et de l'esclavage. Comme le rappelle l'historien Eric Saugera : « *Plus qu'ailleurs, Nantes fit sienne l'argumentation négrière majeure : les colonies sont indispensables à la richesse nationale, les Noirs sont indispensables à leur mise en valeur, la traite est indispensable à son renouvellement.* » ■

Des conditions atroces

Le Passionnant récit d'Olaudah Equiano ou Gustavus Vassa l'Africain, écrit par lui-même (1789) est l'un des très rares témoignages direct des traites négrières par un de ceux à l'avoir vécu en tant qu'esclave. L'auteur y rapporte la vie terrible des esclaves noirs emmenés vers les colonies européennes : « *La puanteur de la cale, pendant notre mouillage à la côte, était si intolérablement répugnante qu'il était dangereux d'y demeurer un tant soit peu, et plusieurs d'entre nous avaient été autorisés à demeurer sur le pont en quête d'air pur ; mais à présent que toute la cargaison du navire y était confinée, l'odeur devenait absolument pestilentielle.* ». Pour empêcher les malheureux de s'ankyloser dans leurs positions de torture, on les obligeait à monter sur le pont plusieurs fois par jour et même à danser. C'est alors sous la menace d'un fouet qu'ils accomplissaient cette horrible gymnastique. La mortalité était terrifiante. Dans le journal de bord de la Sirène, navire négrier parti de Nantes le 22 juin 1751, on peut lire : « *Il avait été traité 465 Noirs, mais dans une révolte on fut obligé d'en tuer 199, de manière qu'il en a resté les 266 ci-contre, dont le capitaine en a porté 5 à Saint-Domingue, où il est allé* ». ■

Du propriétaire au simple novice en passant par les officiers, chacun à bord était tenu de remplir les activités correspondant à son rang.

Un bateau et des hommes : équipage au complet

Gabiers, un boulot d'acrobates ! Gravure du 19e siècle.

© Archives Daniel Boucard

L'armateur, un homme avisé et discret

Aucune expédition commerciale n'était possible sans armateur.

Personnage énigmatique, l'armateur était l'homme qui ne naviguait jamais ou presque, mais sans lequel souvent aucune expédition commerciale n'aurait été possible. Pourquoi un bateau de commerce était-il construit, lancé, armé et équipé ? Par suite de quel projet ? Dans quels buts et pour quels profits ? Lui seul pouvait répondre à ces questions. À partir du 16e siècle, dans les grands ports de commerce français, des négociants possédaient en propre un, deux, trois, voire quatre vaisseaux et les employaient à de longues navigations. **L'armateur « armait » son ou ses navires. Il figurait nominativement dans les rôles d'équipages, dans les pièces de douanes, dans les mémoires, dans tous les détails enfin de l'équipement du navire**. L'armateur pouvait aussi être simplement un agent des véritables propriétaires et rester étranger aux chances de l'opération dont il dirigeait les préparatifs.

En matière nautique, l'« armement » n'impliquait pas nécessairement le placement dans un navire de machines et d'instruments de guerre. « Armer » embrassait la série d'opérations qui, prenant un bâtiment nu de toute mâture, le mettait en état de prendre la mer, qu'il s'agisse d'un navire militaire ou qu'il appartienne au commerce.

Ces travaux se divisaient en deux parties principales : la première consistait dans les opérations de mâtage et de gréement, c'est-à-dire « *l'élévation de ce fragile et gracieux édifice de bois, de chanvre et de lin, le premier pour les mâts et vergues, le second pour les cordages et le troisième pour les voiles… qui doit communiquer à la masse flottante, mais inerte, le mouvement et la vie* ».

La seconde opération d'armement consistait à l'arrimage. Il faut s'imaginer la prodigieuse quantité d'objets, d'équipements, d'approvisionnements que nécessitait l'armement d'un navire. « **Armer un bâtiment de commerce** », **c'était le munir de ses provisions, lui former un équipage et le charger de marchandises pour accomplir un voyage.**

© Archives Daniel Boucard

Armateurs et capitaines préparent les expéditions : des marchands à Lisbonne, gravure de 1591.

Une autre opération est souvent confondue avec la précédente : « *affréter un navire* ». Elle consistait en réalité à convenir d'un prix avec l'armateur d'un vaisseau déjà « armé » pour se servir de son bâtiment pendant un espace de temps déterminé. L'affrètement s'établissait à tant part jour, par mois ou par voyage. Dans le midi, on disait « *noliser* » pour cette opération assimilable à une forme de location.

Toutes assurances prises

On trouve les premières traces d'assurances maritimes au 14e siècle, à l'initiative de négociants florentins, génois et flamands. En 1336, un décret du doge de Gênes les réglementa pour la première fois. Au Portugal, une ordonnance du roi Ferdinand Ier institua dans la deuxième moitié du 14e siècle une assurance mutuelle obligatoire pour les propriétaires de navire de plus de 500 tonneaux.

Les assureurs, des marchands qui avaient fait profession de cette activité, s'engageaient contre une prime à garantir de leurs deniers la valeur d'un navire et de sa cargaison contre les chances malheureuses de la navigation. Ils remboursaient à l'armateur du bâtiment, aux propriété-

taires de la cargaison, le montant de la somme qui avait été fixée. On faisait alors abandon du bâtiment et de tout ce qu'il renfermait à la société d'assurances, qui devenait propriétaire de l'épave et de son contenu.

Dans son *Dictionnaire pittoresque de marine* (1835), Jules Lecomte qualifie les assurances maritimes de « *sociétés de spéculateurs* ». C'est qu'elles rattachaient à elles une foule de questions judiciaires. Les assurances pour les « *cas de mer* » (incendies, voies d'eau, naufrages, échouages sans espoir de retour, actes de piraterie) étaient de tant de sortes et soumises à tant de conditions qu'on assurait pour le voyage complet le navire d'abord, puis le chargement pour une traversée. On assurait avant le départ, on assurait durant la durée du voyage, et même jusqu'au moment où le navire, attendu de jour en jour, faisait naître dans l'esprit de ses propriétaires des inquiétudes sur sa conservation…

À la fin du 17e siècle, à Londres, Reward Lloyd ouvrit une taverne qui devint rapidement un lieu de rendez-vous pour les marins et les affréteurs, et par la suite une source d'information sur le monde maritime. Toutes les personnes cherchant à assurer leurs bateaux, et ceux proposant une couverture s'y retrouvaient. Aujourd'hui encore, le Lloyd's de Londres reste un haut lieu de l'assurance et du renseignement maritime. En France, la « *Compagnie générale des assurances et grosses aventures* » vit le jour par un édit de Louis XIV en 1686.

© Archives Pierre Gabriel Gonzalez

Capitaine et armateur

Un capitaine pouvait être l'armateur de son propre navire, il méritait alors l'entière application du mot car le capitaine était l'homme qui mettait le plus de soin à mettre son bâtiment en état de prendre la mer. ■

Le capitaine de commerce

Seul maître à bord, le capitaine était souvent un personnage hors du commun. Il commandait l'expédition et était seul responsable de son aboutissement.

« Capitaine » était le titre de tout chef de vaisseau, mais plus particulièrement d'un navire de commerce (le titre de « commandant » étant réservé à celui d'un bâtiment de guerre).

Le capitaine d'un navire marchand était admis à recevoir ce titre après avoir justifié de 24 ans d'âge et de 60 mois de navigation, dont une année au moins sur les bâtiments du roi ou de l'État. Après avoir rendu compte de ses campagnes, le candidat devait répondre à un examen pratique du métier de marin proprement dit, puis ensuite à un examen théorique très rigoureux pour obtenir son brevet de « *capitaine au long cours* ».

La première mention du titre de « *capitaine au long cours* » figure dans un texte de 1786, mais le diplôme ou brevet n'exista qu'en 1825. Par contre, la notion de « *long cours* » apparaît dès 1681 dans la Grande ordonnance de la Marine de Colbert. Le terme long cours s'appliquait aux voyages de France en Moscovie, au Groenland, au Canada, aux bancs et îles de Terre-neuve et autres côtes et îles d'Amérique, au Cap-Vert, aux côtes de Guinée… et tout autre lieu situé au-delà du Tropique.

Le capitaine pouvait commander des navires de commerce de toutes grandeurs et à destination de tous les points du monde. Une fois en mer, il était maître après Dieu sur son bord, et tous les rangs sociaux s'effaçaient devant sa supériorité discrétionnaire. À terre, il s'occupait des affaires de son navire, qu'il soit à son port d'attache ou en escale. En mer, il disposait à son gré de son temps. Il n'avait à essuyer aucun contrôle sur le bâtiment, il commandait.

Au 19e siècle, lorsque les besoins de l'armée navale exigèrent un appel dans les rangs de capitaines au long cours, ceux-ci ne purent rejoindre le corps des officiers d'État qu'avec le grade d'« *enseigne de vaisseau* » (lieutenant de frégate auxiliaire).

■ Maître après Dieu et dernier à bord ■

L'article 241 du Code de commerce en vigueur sous le Premier Empire dit que le capitaine « *ne peut abandonner son navire pendant le voyage sans l'avis des officiers et des principaux de l'équipage ; qu'il est tenu de sauver avec lui l'argent et ce qu'il pourra des marchandises les plus précieuses, sous peine d'en répondre en son propre nom, mais que si des objets tirés de navire venaient à être perdus par cas fortuit, il en demeure déchargé. En cas de naufrage, le capitaine qui s'est sauvé avec l'équipage doit, au premier endroit où il aborde, faire d'une manière claire, précise et détaillée, devant le juge délégué du Président du Tribunal de commerce ou devant le juge de paix, en France, et à l'étranger, devant le consul et à défaut, devant le magistrat du lieu, le rapport des évènements de sa navigation et du sinistre qu'il a éprouvé ; il indiquera dans son rapport, les objets qu'il aura pu sauver ; ce rapport sera immédiatement affirmé par les gens de l'équipage et les passagers qui se sont sauvés avec le capitaine. Les autorités maritimes et consulaires ont l'obligation de rechercher les causes des naufrages et des échouements, et d'examiner par tous les moyens en leur pouvoir si le sinistre ne peut être attribué à un intérêt coupable, à la négligence ou à l'impéritie.* »

Le sens du **devoir**

Le Saint-Jean-Baptiste, barque de 50 tonneaux construite au Carteret dans le Cotentin fit naufrage le 14 novembre 1756 : « *Le mesme jour, sur les onze heures du soir, le dit navire frappa une pierre sur les Roches Douves qui le fit ouvrir, ce dont tout l'équipage fut effrayé aussi bien que ledit François Duval, matelot, se voyant dans un danger inévitable de perdre la vie, ont mis tout aussitôt la chaloupe hors dudit navire ou un chacun de l'équipage avec plusieurs autres passagers s'embarquèrent avec lui à l'exception dudit capitaine Henry Ledos qui se mit à crier : "Attendez-moy mes amis, un petit moment je vous prie, que je puisse sauver mes effets et mes papiers", et au mesme temps, il survint une lame de mer qui écarta la chaloupe du bord dudit bâtiment où ledit capitaine Henry Ledos parut quelques instants après en jetant des cris pitoyables en disant : "Ah, mes amis vous m'abandonnez, adieu donc mes amis, je perds mon bien et ma pauvre vie", ce qui faisait beaucoup de peine audit Duval, et malgré tous les efforts qui furent faits pour rapprocher la chaloupe à bord dudit navire, il fut impossible d'y gagner et heureusement ledit capitaine périt à bord de son bâtiment. Les naufragés firent terre non loin de là et furent tous sauvés.* » ■

© D.R.

À toutes époques, capitaines et officiers devaient compter avec de nombreux dangers, comme ce navire français aux prises avec des pirates « barbaresques », en Méditerranée (tableau de 1615).

Officiers de haut rang à la manœuvre

Sur la plupart des navires de plus de 200 tonneaux, le capitaine était entouré de deux officiers dont l'un avait le titre de « *second capitaine* », ou « *second* », et l'autre de « *lieutenant* », c'est-à-dire de troisième autorité à bord. Sur quelques bâtiments faisant de très longs voyages, un quatrième officier prenait rang avec le titre de « *sous-lieutenant* ».

Le second

L'homme le plus chargé de responsabilité était le second capitaine. Le second était un homme complètement dévoué aux intérêts de ceux qui l'employaient, et que l'amour-propre soutenait dans l'espoir d'obtenir à commander à son tour un navire. Bien que la loi n'exigeât pas qu'il soit titulaire du brevet de capitaine au long cours, il fallait qu'il soit en mesure de conduire le bâtiment et d'en diriger les affaires en pays étrangers. Ses attributions réelles étaient multiples : il avait la surveillance de l'économie générale du bord, et ses investigations devaient s'étendre depuis les choses matérielles, les objets de rechange, les réparations de la mâture qu'il dirigeait… jusqu'à la consommation journalière de vivres, et enfin jusqu'au moindre détail du bâtiment.
C'était aussi le second qui avait la responsabilité de la cargaison, qui avait reçu les marchandises, les avait enregistrées sous leurs marques et numéros. Les reçus signés par le capitaine avaient été délivrés sur la confiance qu'inspirait le manifeste de chargement que dressait le second.

« Timonier » à la barre d'un transatlatique, gravure du 19e siècle. Ce marin au statut particulier avait pour tâche de tenir la barre du navire, appliquant les ordres des officiers.

C'était encore lui qui, après avoir procédé au chargement de ces marchandises dans la cale, faisait directement opérer le déchargement : le désarrimage se faisait en partie sous ses yeux. Il vérifiait au débarquement les comptes de réception qu'il avait dressés au chargement.

© Archives Pierre Gabriel Gonzalez

Charpentier et chirurgien à bord

Les bâtiments de commerce d'importance embarquaient parfois aussi un charpentier et un chirurgien. Le premier possédait un coffre rassemblant tous les outils nécessaires aux réparations de la coque. Le second un coffre rempli de médicaments, petite pharmacie qui renfermait des drogues à l'usage facile et le plus général, ainsi que des instruments de chirurgie. ■

© Archives Daniel Boucard

Beaucoup de responsabilités pesaient sur le second. Pour remplir dignement son poste, il fallait qu'il soit non seulement un bon marin, mais encore homme de tête et de comptes, un économiste. Car les conséquences d'une erreur, même si elle était reconnue, ne s'arrêtaient pas à une simple réparation. La douane exerçait sa surveillance fiscale sur les bâtiments qui arrivaient en France chargés de denrée. De graves résultats sanctionnaient ces erreurs si faciles à commettre dans l'encombrement d'un chargement fait souvent à l'étranger. Un boucaut de sucre, un sac de café ou de riz en plus ou en moins que la déclaration du capitaine, basée sur l'embarquement, n'en avait déclaré, entraînait des amendes et des confiscations irrémédiables.

Le lieutenant

Le lieutenant partageait avec le second la manœuvre et la route du navire. Il était occupé aux choses les plus techniques du navire, s'occupant des calculs de route, vérifiant les ampoulettes*, les lignes de loch et de sonde, les boussoles, il réglait les montres, il surveillait la domesticité à bord… Le lieutenant était le « *chef de la gamelle* », c'est-à-dire qu'il veillait aux provisions de bouche, et qu'il présidait à la distribution des rations de l'équipage. **La faiblesse des équipages que le commerce employait pour la navigation contraignait souvent les officiers à aider aux travaux du bord**. Ainsi, quand on hissait une voile lourde et qu'une seule partie des matelots se trouvait sur le pont, il fallait que l'officier aide. C'était par conséquent un état difficile que celui d'officier marchand et, sans la perspective de devenir à son tour capitaine et de commander un navire, c'était pire métier que simple matelot.

Journal de bord

Sur le journal de bord était scrupuleusement consigné tout ce qui se passait d'un midi à l'autre à bord du bâtiment. Il était tenu par chacun des officiers qui commandaient le « quart » (période de service à bord, de six heures autrefois, soit le quart de la journée). On y mentionnait une très grande quantité d'informations : la direction et la force du vent, l'état du ciel et de la mer, la route que faisait le navire, sa vitesse, sa voilure, le chemin qu'il avait parcouru d'heure en heure, la dérive, la variation, les changements opérés dans la voilure, les transitions atmosphériques, le résultat des calculs de la route, les travaux opérés par l'équipage, les évènements inattendus, les rencontres de bâtiments, de rochers, d'épaves, les vues de terre, les avaries, les accidents, les observations de toutes natures, les maladies, les morts parmi l'équipage…

Port permis

Jusqu'à la fin du 19e siècle, le « *port permis* » était la quantité de marchandises ou de tonneaux que les officiers étaient autorisés à embarquer pour leur compte, sans payer de fret à l'armateur. Pour le capitaine, le port permis en tonneaux était de 1 %. Cette facilité permettait, à l'issue d'un voyage, de vendre ces marchandises pour arrondir ses fins de mois, compensant ainsi un peu la faiblesse des salaires…
Jusqu'au 18e siècle, cette faculté fut aussi admise, mais dans une moindre mesure, pour les simples matelots qui avaient ainsi un intérêt supplémentaire de tenir bon jusqu'à l'escale finale et de revenir avec quelques subsides supplémentaires qui ne coûtaient rien à l'armateur. ■

À côté du journal de bord officiel, il arrivait souvent que les officiers tiennent un journal personnel. Ils y consignaient leurs impressions personnelles, leurs opérations particulières. Ces officiers s'étendaient plus volontiers sur la partie pittoresque comme les rencontres de navires, les relâches, les excursions à l'étranger, les évènements anormaux. Un bon officier de marine ne devait jamais interrompre son journal : il y puisait souvent des ressources pour des nécessités ultérieures, l'expérience du passé pouvant être précieuse pour une foule de circonstances d'une future carrière.

La formation d'un équipage

Du système des « classes » à celui de l'« inscription maritime ».

À partir du 17e siècle, l'État français se ménagea la possibilité de puiser dans le « vivier » des hommes de la marine de commerce si le besoin s'en faisait sentir pour pourvoir en hommes sa marine royale. Les marins français furent soumis au système des « classes » : une réquisition périodique pour le service du roi. Ce système fut établi par Louis XIV, sur l'avis de Colbert, pour assurer le recrutement nécessaire à l'armement des bâtiments de la marine royale. Les gens de mer furent partagés en quatre parties ou « classes » dans les provinces maritimes du Ponant (Atlantique et Manche), à l'exception du Poitou et de la Saintonge, et en trois classes dans ces deux dernières provinces et dans celles du Levant (Méditerranée). Chacune de ces classes était alternativement réservée pour le service du roi pendant une année, et les autres avaient une entière liberté de naviguer au commerce ou à la pêche.

Les marins français étaient donc affectés alternativement au « commerce » ou à l'État. Ils avaient souvent une famille et des intérêts à terre. La levée leur était cruelle et, les premiers jours, il fallait parfois enfermer les hommes dans des « *cayennes* », casernes construites dans les ports, pour les empêcher de déserter. Une fois en mer, ils étaient généralement repris par le métier, par la familiarité qui les liait les uns aux autres, et l'on vit peu de terribles mutineries de la marine française, comme en connut celle des Anglais. Les marins anglais, eux, étaient des professionnels souvent célibataires, engagés volontairement ou cueillis d'office dans les cas d'urgence, où la marine royale « ramassait » tous les hommes qui traînaient dans des ports…

Tout marin âgé de dix-huit ans devait figurer sur les « classes » jusqu'à l'âge de cinquante ans, sans changer de carrière. Les passerelles entre la « Royale » et la marine marchande étaient ainsi ouvertes en permanence… C'est toujours le cas aujourd'hui : nombre de marins de la marine nationale embarquent sur un navire de commerce ou de servitude, une fois l'heure de la retraire militaire venue.

Le système des classes était équitable, mais dispendieux car il fallait payer la classe entière réservée. On tarda peu à y substituer des levées à tour de rôle : celles-ci s'opéraient d'après les matricules établis dans toutes les localités maritimes, désignées sous le nom de « *quartiers* ». Tous les Français qui se livraient au métier de la mer, soit au commerce, soit pour la pêche ou qui exerçaient une des professions nécessaires aux travaux des ports et arsenaux maritimes, étaient tenus de se faire inscrire sur les matricules de leurs quartiers respectifs. Ils pouvaient alors être « *levés* » à tour de rôle pour être employés sur les navires de l'État selon

les besoins de ses armements, en temps de paix comme en temps de guerre. Ce nouveau système conserva le nom de « *classes* ».
En 1765, on divisa les points d'enrôlement des classes en six départements qui eurent pour chefs-lieux Brest, Toulon, Rochefort, le Havre, Dunkerque et Bordeaux. En 1791, une loi fixa la paie, les conditions d'avancement et de retraite aux marins enlevés au commerce pour servir sur les bâtiments de l'État. En 1795, une nouvelle loi vint donner aux classes le nom d'« *inscription maritime* » et en 1800, un décret impérial divisa les côtes en préfectures maritimes. Ce système devait durer plus d'un siècle…

Le matelot du « commerce », un homme polyvalent

La prindpale qualité d'un bon matelot était de savoir tout faire.

À bord d'un bateau, en dehors de la manœuvre (qui par temps calme prenait peu de temps), un matelot pouvait occuper successivement les postes de peintre, sculpteur, chapelier, cordier, tailleur, coutelier, boucher et menuisier. Il était naturel qu'on s'adresse à lui pour tous les ouvrages possibles. Dans son *Dictionnaire pittoresque* de la *Marine* paru en 1835, Jules Lecomte brossa un portait de matelot. Il est intéressant dans la mesure où il reprend les traits caractéristiques, et sans doute un peu caricaturaux, des marins des dernières années de l'Ancien Régime et de ceux du début du 19e siècle :
« … le matelot : c'est celui qui a commencé mousse et qui finira contremaître. C'est lui qui ne trouve la terre bonne que pour y dépenser en quelques jours la solde de plusieurs mois, et retourne de lui-même, dès qu'il n'a plus assez d'argent pour se livrer sans entraves à tous les excès imaginables. C'est lui qui, quand le navire est au large, raconte à ses camarades ses bordées prolongées de cabaret et cabaret et termine le récit de ses plaisirs en s'écriant : "Quand je suis à terre, il me semble que je suis au ciel !" Cet homme n'a que peu ou pas d'instruction ; il sait à peine lire, mais ne s'étonne de rien, il est d'une crédulité parfaite, et la raison en est simple. Il a vu de ses propres yeux tant de choses que ses contemporains se refusent à admettre ; il a rencontré des climats sans hivers, des mois entiers sans nuits, des végétations si dissemblables, des populations si étranges, qu'il arrive au bout de quelques années à ne plus rien mettre en doute. Le matelot est inaccessible à l'admiration de tout ce qui n'est pas du métier : après une belle manœuvre, un navire fin, une voile bien taillée, un gréement habilement disposé, rien ne le surprend. »

© Archives Daniel Boucard

Un gabier réparant une voile, dent de cachalot gravée, gravure parue dans la presse au 19e siècle.

L'appel au quart, gravure parue dans Le Journal des Voyages, *vers 1900. « Il est minuit ! Tribord ! Bâbord ! Sabord ! Gaillard ! Saute dehors ! Debout au quart ! » crie le bossman.*
© Archives Daniel Boucard

Croyances en mer

Les matelots pensaient peu aux choses de la terre et souvent encore moins aux choses du ciel. Ils étaient cependant pieux à leur manière, de multiples superstitions ayant cours à bord des navires. On croyait qu'un chat jeté à la mer était cause de malheur, qu'un prêtre passager amenait le gros temps et qu'il ne fallait rien dire d'injurieux à la bise, de peur de la mettre en colère… Si un camarade décédait à terre, un service funèbre était célébré aux frais de ses amis. ■

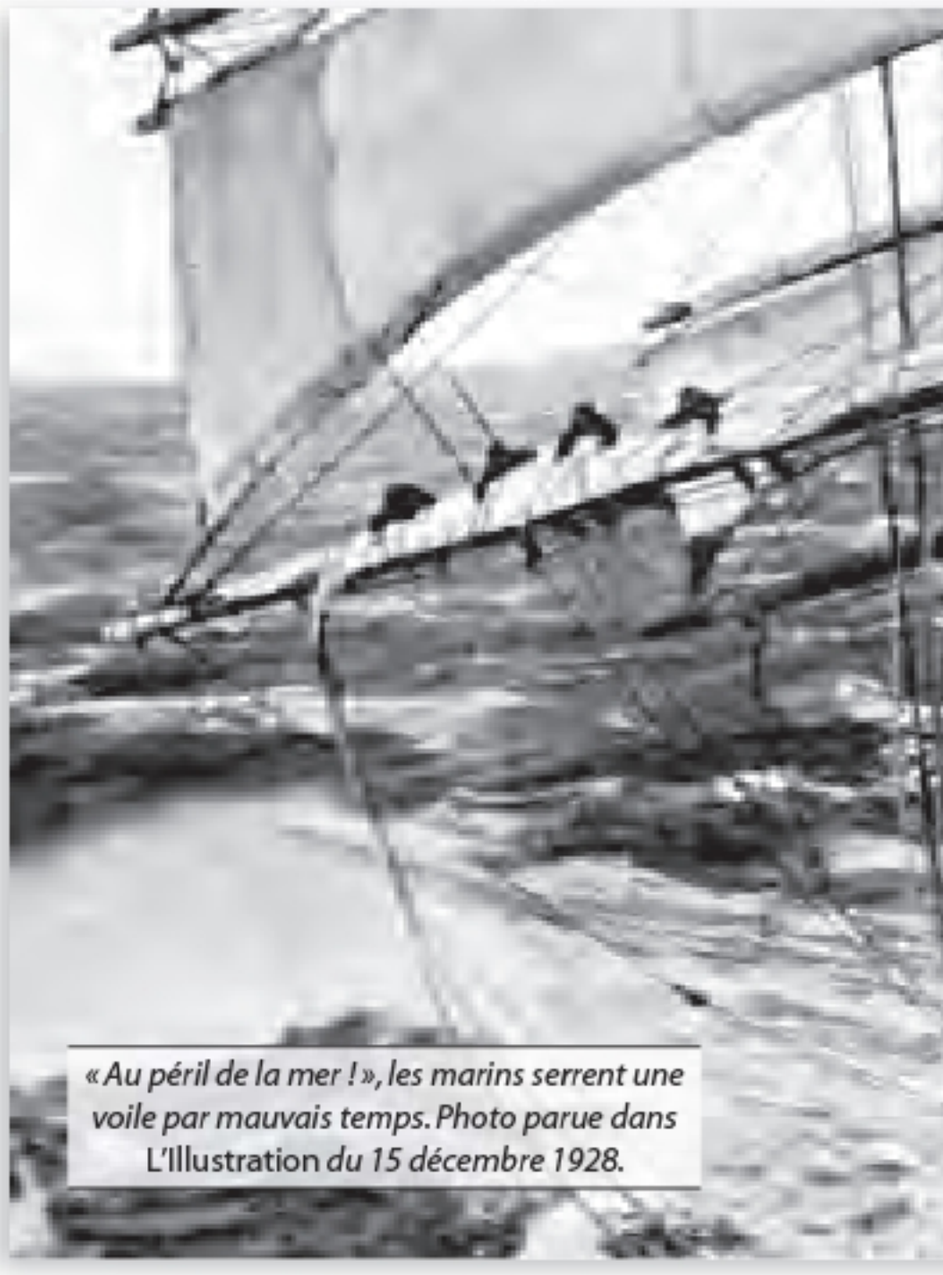
Matelot à la vie, à la mort

Le terme « *matelot* » était souvent employé dans le sens d'« ami », de « camarade », de « frère ». « *Courage matelot !* » disaient les marins, ou « *Un tel est mon matelot* » ou encore « *Je suis matelot d'un tel* »… Le plus grand éloge que les marins pouvaient faire à un officier était de le qualifier de « *bon matelot* ». Ces expressions s'expliquent par la tradition qui voulait que l'on « *amatelote* » les marins, c'est-à-dire qu'on les associait deux à deux, les faisant s'aider ou alterner leur service et partager la même couche. Il arrivait parfois que deux amis ou deux frères, se rencontrent sur un bateau : on les amatelotait. Ils partageaient les peines, les joies, les émotions, les plaisirs, les fatigues de leur violente carrière. Ils partageaient aussi les souvenirs, ils en jouissaient ensemble en les retraçant quand ils en avaient le loisir… À terre leur bourse était une, ils buvaient dans le même verre, aimaient les mêmes filles…

La plus précieuse des qualités que le marin recherchait dans celui qu'il choisit pour son matelot, c'était d'être de son endroit, de son village, de son « pays ». Il trouvait, dans cette confraternité le bonheur de pouvoir souvent parler de son village, de ses vieux parents, de ses jeunes amours. Après plusieurs années de campagnes, les deux hommes ne pouvaient plus naviguer l'un sans l'autre. Et si une mutation s'opérait dans l'équipage, on pouvait les entendre dire « *laissez-nous ensemble, c'est mon matelot depuis dix ans…* »

Disparue au 19e siècle, cette coutume datait des premiers temps des voyages aux longs cours. Elle s'explique entre autres par l'encombrement et le peu d'ordre qui régnaient sur les bâtiments de commerce, sous l'Ancien Régime, qui ne laissaient aux équipages que des emplacements réduits. C'était souvent à grand peine qu'ils pouvaient suspendre leurs lits de repos. Il fallait donc qu'ils partagent leur espace en occupant leur hamac alternativement. Les exigences du service maritime ne permettaient qu'à une partie de l'équipage à la fois de se livrer au repos.

Un matelot passait quatre ou six heures sur le pont d'un navire à exécuter les commandements des officiers, souvent au milieu du vent et de la tempête, mouillé par l'écume des lames ou l'eau du ciel, harassé de fatigue par les travaux qu'exigeait l'état de la voilure ou le changement du temps… ce matelot, comptant les instants qui s'écoulaient et le rapprochaient de l'heure du repos, occupait bientôt la place chaude encore du sommeil de son remplaçant qui, à son tour, allait passer un nombre égal d'heures face à face avec l'orage dont se berçait le hamac qui endormait son « *matelot* ».



« Au péril de la mer ! », les marins serrent une voile par mauvais temps. Photo parue dans L'Illustration *du 15 décembre 1928.*

Passager clandestin !

« Enfant trouvé », c'est ainsi que l'on qualifiait à bord d'un navire de commerce tout individu qui, ne faisant pas partie de l'équipage, était trouvé à bord après son départ. C'était ordinairement le second jour de navigation que cet hôte imprévu se montrait, pressé par le mal de mer ou le besoin de nourriture. Parfois monté à bord avec le concours d'un membre de l'équipage, il était resté caché jusqu'à ce que l'éloignement de la côte ne lui laisse plus craindre que l'on puisse l'y déposer. Son apparition soudaine causait de la surprise. Pour le capitaine, c'était une bouche à nourrir supplémentaire, qui allait à l'encontre de son souci d'économie. Impossible de le ramener à terre, on l'inscrivait donc sur le rôle d'équipage sous le nom « d'enfant trouvé ».

© Archives Pierre Gabriel Gonzalez

Quand mousses et novices briquaient le pont

Le degré le plus bas de l'échelle hiérarchique des marins était celui de « *mousse* », grade et titre de l'enfant âgé de 10 à 16 ans qui s'embarquait. Engagés pour faire comme leurs pères ou comme leurs frères, pour nourrir leurs mères veuves et leurs sœurs orphelines, ils avaient vu leurs aînés partir et revenir deux ans plus tard en grande forme, tatoués et burinés par le soleil et le vent du large… et avaient rêvé de faire de même. Dans Les *Derniers pilotins de la voile* (1952), Louis Lacroix écrivait : « *de même que nos pères, nous prenions le large, sachant que nos fils feraient comme nous* ». Beaucoup embrassèrent ainsi encore enfants une carrière pourtant rude.
Sur les navires de commerce, le mousse était moins un serviteur (comme sur les navires de l'État) qu'un élève que chacun prenait plaisir à former. Le plus souvent, mais pas toujours, de bons exemples et des leçons de toutes sortes lui étaient donnés, et il en profitait bien. Leur emploi à bord non seulement rapportait un peu d'argent à leurs parents, mais soustrayait aussi une bouche à nourrir à des familles souvent trop nombreuses.
Après quelques années en mer, le mousse passait à un niveau supérieur et devenait « novice ». Il avait grandi, avait pris des forces, se formait au matelotage, et promettait de devenir un bon matelot. Ceux formés sur les navires de commerce étaient très appréciés car très autonomes : ils pouvaient faire le travail d'un matelot.
Vers 1900, le Gouvernement français s'efforça de recruter des jeunes gens pour la marine marchande. Un brevet d'élève de la marine de commerce fut même institué sur la base de cours d'hydrographie… mais tout cela était bien théorique. Louis Lacroix raconte : « *Une fois embarqués, ces jeunes gens constataient que la réalité dans laquelle ils se trouvaient était loin de correspondre au rêve si beau qu'ils avaient fait sur les bancs du collège avec leurs camarades avides de liberté et d'aventures.* » Après les affres des premières journées en pleine mer, certains persévéraient pour se donner un métier dont ils découvraient peu à peu les beautés, d'autres se détournaient à tout jamais de la mer et de la navigation.

« Le supplice d'un enfant de la mer », photo parue dans la presse vers 1900 : « s'il est beaucoup de patrons qui, tout en exigeant de leur mousse un rude service, savent respecter en lui la faiblesse de l'enfant, il en est d'autres dont la brutalité révoltante peut devenir criminelle ! "Noyé par mégarde" portera le journal de bord… »

© Archives Daniel Boucard

Marins de commerce en guerre !

Des navires marchands armés comme des navires de guerre : une pratique courante.

En temps de guerre, tous les navires de commerce pouvaient prendre part aux conflits. Il fallait pour cela obtenir du roi une « lettre de marque » ou « lettre de course ». Le souverain les accordait volontiers par l'intermédiaire de ses représentants locaux puisque les risques financiers et physiques étaient alors pris par des privés et qu'il recevrait partie des profits… s'il y en avait ! Tout un chacun pouvait donc faire de fructueux bénéfices en cas de prise d'un navire ennemi.

Affiche de 1809 annonçant la vente d'une « prise », un bateau ennemi capturé par un corsaire.

MARINE.

VENTE

D'UN BATIMENT PROVENANT DE PRISES.

SAVOIR :

DÉNOMINATION.

LE MIMON.

DIMENSIONS PRINCIPALES.

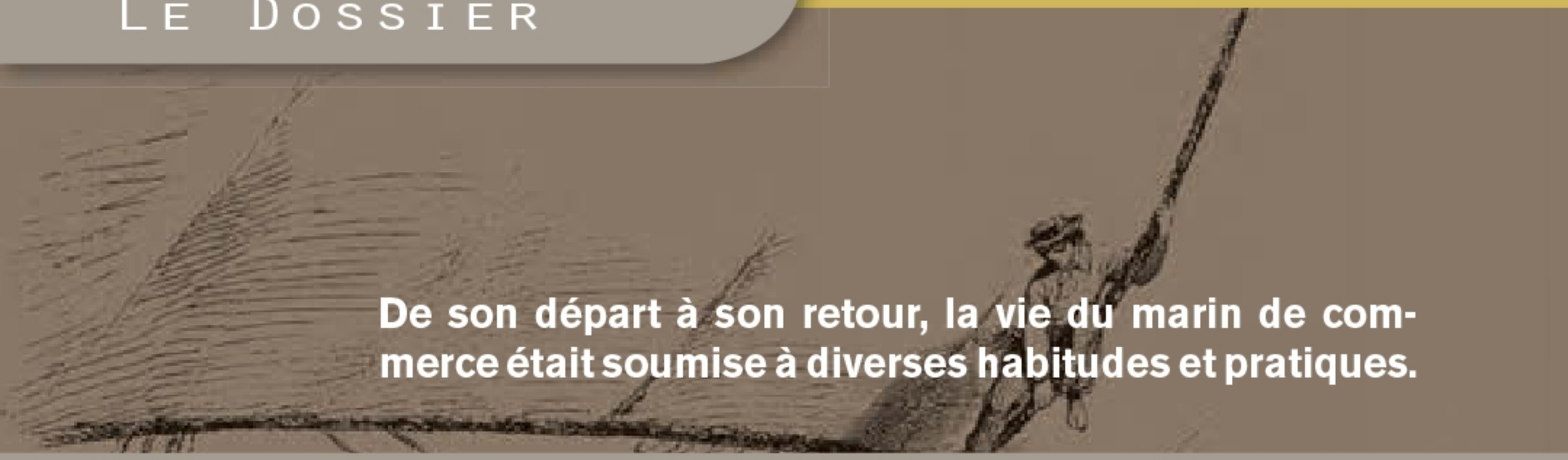
© Archives Pierre Gabriel Gonzalez

Dunkerque offre un bon exemple de communauté maritime d'un grand port, d'abord au service du roi d'Espagne (avant 1662), puis à celui du roi de France. En 1701, les marchands dunkerquois semblaient avoir une piètre opinion des hommes engagés dans ces circonstances : « *Les équipages y sont formés de matelots de toutes les nations de l'Europe attirés par le libertinage et par l'esprit de pillage. Aussy les révoltes y sont très fréquentes non seulement en navigation de course mais aussy en celle des marchandises et elles y sont d'autant plus fréquentes qu'elles y ont toujours esté impunies. Des équipages ne manquant de rien et n'ayant pas à moitié remply le tems de leur campagne ont souvent forcé leur capitaine à rentrer au port et ont fait perdre leur armement. Les désertions sont très communes parmy les équipages de ce port et elles y sont communes par qu'elles sont aussy impunies, les matelots s'engagent auprès de deux ou trois capitaines à la fois, ils touchent des avances. Lorsqu'un vaisseau tout armé est prest à sortir, une partie de son équipage se cache, le laisse mettre la voile et reste à terre où il prend party avec d'autres capitaines.* »

L'appât du gain facile conduisit souvent les marins de commerce du début du 17e comme ceux du 19e siècle à des excès, des imprudences et même des folies… Dans la Manche, où la circulation maritime a de tout temps été très dense, certains hommes n'hésitaient pas à armer de simples barques pontées pour partir « *en course* ». Quelques-uns eurent peut-être la chance de prendre ainsi d'assaut à quelques miles des côtes de riches navires chargés d'or : une légende raconte qu'un équipage enrichi de cette façon fit frire des pièces d'or et les jeta dans la foule amassée pour les voir se brûler les mains… Beaucoup de ces corsaires « *d'occasion* » eurent certainement moins de chance, « cueillis » par une corvette anglaise à peine sortis du port, ils passèrent des années de captivité sur des pontons, ces prisons flottantes amarrées sur les bords de la Tamise.

Mille dangers…

En temps de paix ou de guerre, qu'ils furent marchands ou corsaires, les capitaines et leurs navires rencontraient des situations périlleuses. Le retour de L'Aigle est significatif : parti en 1796 de Lorient pour l'Île-de-France (l'Île Maurice), ce navire de commerce parvint à mener sa cargaison, tirant un gros bénéfice. La somme fut immédiatement convertie en produits venus d'Inde, dont la France était très demandeuse à cette époque. Au retour, après avoir échappé aux navires anglais pendant des centaines de milles grâce à ses qualités de marche, l'Aigle arriva au large de la Bretagne, espérant rejoindre Brest sans dommage. Parvenu devant Belle-Île à la nuit, il cacha soigneusement ses lumières, mais les vigies distinguèrent les masses mouvantes de plusieurs navires venant à lui : une escadre anglaise, qui s'éloignait de la côte française pour éviter la tempête qui s'annonçait ! Afin de ne pas éveiller de soupçons, le capitaine français se résolut à suivre le mouvement et, tournant l'arrière au port, navigua en compagnie de ses ennemis les plus redoutables… Au bout d'un moment, il ralentit progressivement son allure, se laissant dépasser par tous les vaisseaux ennemis. Au matin, après ces dangers et grâce à la solide connaissance par son capitaine des récifs et des écueils qui ceinturent la côte de Belle-Île, l'Aigle se mettait à l'abri du port du Palais. ■



De son départ à son retour, la vie du marin de commerce était soumise à diverses habitudes et pratiques.

La marine de commerce : son histoire, ses métiers

La vie quotidienne sur les grands voiliers

© Archives Pierre Gabriel Gonzalez

Le jour de l'appareillage

Un navire au départ était une fête tant pour le port que pour ses marins.

Le marin du commerce touchait une avance, somme payée par anticipation sur ses gages, le jour du départ du navire. Cette anticipation sur les appointements était donnée aux marins afin de leur permettre de laisser un pécule à leurs familles, s'ils en avaient, mais également de se pourvoir de vêtements et de tous objets nécessaires au voyage. Cette distribution des avances, que l'on appelait aussi « *revue* », consistait aussi à établir, sur les registres des bureaux de marine et sur le rôle qu'emportait le navire, les noms, âges, grades et services de chaque individu qui composait l'équipage, depuis le capitaine jusqu'au dernier des novices ou des mousses. On versait donc ensuite à chaque marin, proportionnellement à son grade ou à sa paie, un nombre de mois payés d'avance, correspondant en général au tiers ou à la moitié de la durée présumée de la campagne. Ainsi quand un marin disait « *j'ai reçu mon avance* » ou « *j'ai passé ma revue* », il signifiait qu'il était lié pour un temps donné et pour un grade convenu sur un bâtiment.

La revue n'engageait le marin de commerce que pour un seul voyage. Au retour au port, on lui réglait la somme qu'il avait gagnée en sus des avances, et il était libre de choisir un autre navire.

© Archives Pierre Gabriel Gonzalez

Tout pour dépenser son argent

La réception des avances était la phase la plus heureuse de l'existence du matelot. Dans son roman *La Salamandre*, Eugène Sue le décrivait avec force : « *une part de la somme est mise en réserve pour la vieille mère ou sa jeune sœur. Une fois qu'il a acheté quelques hardes pour se protéger pendant le voyage, il reste de l'argent… et cette somme est à lui, bien à lui… Il ne manque pas d'imagination pour la dépenser… d'autant plus que les plaisirs des cabarets sont à portée de main… Tout est fait pour qu'il dépense son argent auprès des plaisirs de Bacchus ou ceux de Vénus… tavernes et filles de joies n'attendaient que lui pour lui faire oublier sa condition en dépensant son argent… Il paiera bien les joies d'un jour ! Et sans les souvenirs qui survivent à la durée de ces plaisirs, il n'y aura guère d'équilibre entre ceux-ci et les rudes épreuves par lesquelles il passe pour gagner cet argent…* » De fait, une bonne partie de l'économie des grands ports reposait sur le « *repos du marin* ».

© Archives Pierre Gabriel Gonzalez

Dans les ports, autrefois, certains marchands s'étaient fait une spécialité d'acheter les petites créances des marins aux aubergistes, aux cafetiers, et à leurs fournisseurs habituels. Charge pour les matelots de poursuivre le remboursement ! Le jour de l'avance étant arrivé, le marchand détenteur des créances d'un matelot se rendait à bord du navire au départ pour faire ses recouvrements.

La ville entière assiste au départ

Dans *Les Français peints par eux mêmes* (1840), Guillaume de La Landelle livre l'atmosphère du départ d'un grand voilier au 19e siècle : « *C'est le moment où tout se rassemble autour du navire en partance pour un long voyage… quelles scènes animées et bruyantes il provoque ! Voici le quai, voici le navire, ses pavillons claquent et battent l'air au sommet de ses mâts. Le capitaine et les officiers croisent en tous sens leurs ordres, le pont du navire est encombré de cordages, les mousses sont assis sur les vergues attendant que le cri de larguer les voiles leur fasse lâcher le dernier lien qui les tient*

retroussés. Les fournisseurs s'amassent sur le quai, le boucher les broches chargées de viandes saignantes, le boulanger fait sauter de main en main ses tourtes ; le marchand de légumes encombre le gaillard d'avant de choux et de bottes d'oignons ; poules et canards, ballottés dans leurs cages crient à couvrir toutes les voix d'hommes. Un passager arrive avec la brouette de l'hôtel chargée de malles et de sacs de nuit, la douane intervient et interroge… Le gendarme de marine remet les passeports, les femmes commencent à s'émouvoir, les curieux, les parents, les amis forment des haies denses autour du bâtiment sur lequel se croisent mille cris. Voilà les derniers venus, ce sont les matelots de l'équipage. Mais qui manque à l'appel ? Le pilote presse le capitaine, l'armateur donne ses dernières instructions verbales ; voilà le courtier qui remet la boîte aux expéditions, tout est légalement et matériellement prêt. Allons ! Largue les huniers ! Adieu vous autres ! Dites bien à ces personnes toutes les choses dont on vous a chargés ! Et cette commission qui fait rire, et cette recommandation qui jette une larme sous la paupière ! Ah ! Bah ! Oublions la terre ! La brise est fraîche et favorable ; le soleil haut, le navire en frémit d'aise… Les mains se joignent avec effort pour une dernière pression… Le quai fuit doucement contre la coque… Au revoir ! À dieu ! Bon voyage et prompt retour ! Le soir venu, les pains, les choux les poules, les canards ont été bien rangés par le cuisinier et ses aides. Les matelots sont en costume de mer, les passagers font encore les courageux et s'accrochent à leur cigare éteint, les femmes regardent couler l'eau, les officiers inspectent la mâture ; les pavillons descendent de leurs drisses. Tout s'harmonise, se range, s'apprête pour le large, le vent est frais, les brumes de la nuit baignent une côte que beaucoup ne reverront jamais ».

Affaires de femmes

On connaît le dicton : « *Un matelot a une femme dans chaque port* »… Privé le plus souvent par sa carrière de la compagnie régulière du sexe féminin, le matelot du commerce au long cours n'avait pendant sa jeunesse que des amours faciles, souvent complaisamment fournis par ses aînés amusés par sa maladresse… Plus tard, il estimait une femme à sa capacité à lui donner des plaisirs et se préoccupait peu de son âge.

Il arrivait parfois à un marin de tomber amoureux de quelque belle « *payse* ». S'il se mariait, il était généralement le plus complaisant des hommes. Il abandonnait sa paie, mais n'entendait se donner aucun embarras. Ses fils étaient destinés dès le berceau à vivre comme il avait vécu, et ses filles, faute de pouvoir marcher sur les traces de leur père, se consacraient à la vie des matelots : elles devenaient marchandes ou cabaretières, finissaient par épouser des marins, et donneraient la vie à de futurs mousses…

L'hybride voile/vapeur Seine-et-Tamise est au départ : la foule est rassemblée pour admirer ce navire de transport trans-Manche.

© Archives Daniel Chatry

Fêtes et cérémonies à bord

À la surface des flots, dans les ports comme au large, sur les majestueux voiliers des courses lointaines ou sur les modestes caboteurs, toujours il y avait des jours de peine et des jours de joie.
À bord d'un trois-mâts de commerce, pas de brillantes réunions, ni de luxe même provisoire, comme sur certains navires militaires. Il fallait, lorsqu'on était au port, mettre la cargaison à terre, réparer les agrès, puis charger à nouveau et appareiller sans tarder. Il fallait, dès qu'on avait mis sous voiles, gouverner et manœuvrer sans relâche et souvent les équipages étaient comptés, rentabilité oblige…
Cependant, malgré ces travaux actifs, le soir au pied d'un mât, on se rassemblait, on contait, on chantait, on rêvait à trois où quatre, l'officier de quart et des passagers venaient parfois se joindre à la conversation… Heureuse la bordée qui comptait un conteur. Il ne s'agissait pas d'un farceur grotesque qui faisait rire. Grave et prétentieux, fier de son mérite oratoire, l'homme ne consentait pas à l'exercer en pure perte, sa susceptibilité à cet égard ne permettait pas qu'on s'endorme quand il racontait, et il aurait levé la séance, si un seul parmi l'auditoire n'avait répondu « *crac* ! » au mot « *cric* » qui terminait chaque période de son discours.
Quelquefois, dans des ports étrangers, les marins de plusieurs navires français se réunissaient aux grandes dates : le premier de l'an, le mardi gras ou pour la fête d'un des capitaines qui voulait bien recevoir ses compatriotes.

Du cœur à l'ouvrage

Lorsque les matelots tiraient sur un cordage ou faisaient tourner un cabestan, ils chantaient pour mieux s'accorder et se donner de la force. Les ports retentissaient aussi souvent des chants des marins, qui se soutenaient ainsi dans leur travail. Même en pleine tempête, il n'était pas rare d'entendre les matelots chanter parce qu'il fallait s'accorder.
Les paroles des chants de marins n'étaient pas d'une poésie spéciale. Il y avait bien dans les travaux des ports, dans le débarquement, quelques couplets dont le sens avait pour but d'inviter au travail, assorti des promesses de délassement au cabaret sur un air adapté. Mais le plus souvent les paroles n'étaient que des monosyllabes, dont les consonnes traînantes se confondaient dans les notes du chant.

© Archives Daniel Boucard

Rythmée par de nombreux travaux, la vie à bord pouvait prendre une tournure monotone… mais c'était sans compter sur les chants, histoires et jeux qui animaient la vie des matelots.

■ Le passage de la ligne ■

Quand arrivait le jour du « passage de la ligne » (du tropique ou de l'équateur), les matelots se montraient d'une imagination sans limite… à faire rougir de honte le meilleur costumier de théâtre ! Cette tradition consistait, au cours d'un spectacle improvisé, à baigner à grande eau les voyageurs qui passaient la ligne pour la première fois. Pour cela, on parvenait à trouver ou confectionner des jupes, des perruques, des masques et des tridents géants, toutes choses qu'on n'imaginerait pas rencontrer à bord d'un navire. On s'exemptait assez facilement de ce « *baptême* » en distribuant aux matelots quelque argent. Cette fête était aussi un moment particulier, pendant lequel la discipline de bord était relâchée pour un jour.

© Archives Pierre Gabriel Gonzalez

Fête costumée au passage de la ligne : « Le roi Tropique et sa cour : l'Astronome, le Commissaire, le Pilote, le Meunier, la Cantinière, le père Neptune, la Reine, la Meunière, le Chronométreur ». Photo parue dans la presse vers 1900.

À la soupe et au biscuit salé

Les voyages aux long cours posèrent longtemps des problèmes de conservation des légumes, et plus encore des viandes. Pendant de longs siècles, l'ordinaire de l'alimentation du marin fut composé de biscuit (« cuit deux fois »), une sorte de pain fabriqué pour être conservé longtemps dans les voyages de mer. La cuisson en deux temps assurait la disparition totale d'eau dans cet aliment, ce qui lui conférait une grande dureté mais en même temps excluait toute fermentation et assurait une longue conservation. Chaque pain, découpé en galette ronde ou carrée de 6 pouces de diamètre, pesait 6 onces (110 grammes) qui représentait la ration d'un homme pour un repas.

Sur les navires de commerce, le biscuit était généralement donné à discrétion aux matelots. Le biscuit de mer était difficile à mâcher par sa dureté, mais il se montrait très « substantiel » et tenait bien les hommes au ventre. Quand il commençait à se gâter et que la poudre qui s'en échappait témoignait de la présence de vers, les matelots procédaient au partage égal des bons et des mauvais morceaux. Chaque matelot en frappait encore les morceaux sur le pont pour en déloger le ver (qu'ils appelaient le « pensionnaire »).

Et si l'insecte tenace résistait et demeurait dans les replis de sa retraite, le matelot se consolait en disant : « *au reste, on n'est pas malheureux quand on mange avec son pain de la viande fraîche et désossée…* »

Les fayots, des haricots secs, constituaient une autre bonne partie de la nourriture des marins, en alternance avec les fèves sèches et autres légumes secs embarqués à bord, et le riz plus tardivement.

Un bail qu'on ne parle plus de baille

En 1835, le *Dictionnaire pittoresque de la Marine* évoquait la baille, au centre d'une pratique ancienne et de l'imaginaire des marins : « *Le maître calfat se sert de la baille à brai, une barrique sciée en deux pour en faire un baquet. Il y transvase le brai bouillant de sa chaudière et y puise sans mesure avec son guipon, espèce de pinceau, l'enduit qu'il étend sur les fentes et les joints… Deux anses en corde servent à transporter le singulier liquide. Après cet office, la « baille à brai », sale et laide des couches successives boursouflées et refroidies du noir qui les recouvrent, bonne à rien, pas même à brûler, est jetée à la mer. Les marins s'amusent de la voir dériver avec la marée, sans direction, tournant aux caprices de la brise. Ils en ont fait l'image d'un navire malpropre, mal tenu, mal équipé et mal conduit et disent d'un pareil navire : "c'est une baille à brai".* ». ■

La vie quotidienne sur les grands voiliers

Le coq, un cuisinier particulier

À bord d'un grand navire le cuisinier de l'équipage était désigné sous le nom de « *coq* » (du latin *coquus*, *cook* en anglais). Sur les petits bâtiments de commerce, où les matelots étaient peu nombreux, le cuisinier des officiers cumulait toutes les fonctions. L'atmosphère de fumée et de vapeurs, dans laquelle il vivait en permanence, et la manipulation de sa chaudière le condamnaient à devenir une figure légendaire. Il est ainsi décrit en 1732 par Jean Taché dans son *Tableau de la mer* :

« Un visage enfumé, que l'on appelle coq,
Qui quitte rarement sa cuillère
et son croc ;
Un malpropre, un vilain,
qui sans cesse se gratte,
Dont les yeux larmoyants
sont bordés d'écarlate;
Qu'on voit le plus souvent
les bras nus charbonnés,
Le tabac à la bouche et la roupie au nez ;
Un homme qu'on prendrait
pour un diable à la mine !
Cet élégant mignon préside à la cuisine. »

Sans atteindre l'hostilité rencontrée au début du 19e siècle à bord des vaisseaux de l'État, **les rapports entre les marins du commerce et les cuisiniers n'étaient pas toujours au beau fixe car ils avaient la réputation de beaucoup trafiquer pour leur propre compte, tout en restreignant la qualité et la quantité de la nourriture des hommes d'équipage**.

C'était pourtant un métier difficile, prisonnier de sa cuisine, le plus souvent installée de grandes caisses en tôle forte divisées en compartiments à fourneaux, fours… que l'on attachait avec de forts anneaux sur les bâtiments de commerce. Le cuisinier était souvent en but au chapardage des matelots qui n'hésitaient pas à s'introduire dans sa cuisine pour lui voler un morceau de viande cuisiné pour les passagers, les officiers ou le capitaine… Les niches avaient aussi souvent un caractère plus grave : les marins jetaient du sel dans la soupe, du poivre dans les gâteaux, du tabac dans la purée, de l'étoupe dans la julienne, des copeaux dans la choucroute…

Une vie cadencée par les bordées

© Bianchetti / Leemage

La cuisine, image tirée de l'album Marine : La vie à bord, *1892.*

L'équipage se divisait en deux parties, qui alternaient dans le service, chacune d'entre elles prenait le nom d'un côté du navire : à bâbord, les bâbordais et à tribord, les tribordais. La nuit, à la mer, pendant qu'une partie veillait, l'autre reposait de sorte que les ponts et les manœuvres soient alternativement servis par l'un puis l'autre partie des hommes dévolus à ces tâches. Chacune de ces divisions de l'équipage était égale pour le nombre d'officiers, maîtres, et matelots qui la composaient, ainsi que pour les compétences qui les composaient. Une bordée « heureuse » travaillait plus souvent avec des conditions clémentes alors qu'une bordée « malheureuse » accumulait les périodes de mauvaise mer et de fort vent… Les marins superstitieux ne manquaient pas de souligner ces séries de hasards, en en faisant des sortes de malédictions.

Tout un monde dans le coffre du matelot

Quand il embarquait, chaque matelot apportait un coffre, qui représentait souvent tout son avoir. C'était une grande malle en planche dont l'intérieur était souvent divisé en plusieurs compartiments. Quand le travail cessait d'exiger sa présence sur le pont, c'était sur son coffre que le matelot passait ses loisirs. Il lui servait de marchepied pour monter et descendre de sa couche. C'était sa chaise, sa table, son lit de repos. Tout ce qu'il faisait, il le faisait dessus. Tout ce qu'il possédait, il le mettait dedans. Il le fermait à clef, avec toute l'importance cérémonieuse qu'il pouvait y mettre.

Dans les beaux temps, le marin portait son coffre sur le pont afin d'en sécher le bois au soleil, il en dressait le couvercle et étalait complaisamment dessus toutes les nippes qu'il recélait, et qui n'étaient pas d'un usage journalier (le matelot avait toujours quelques effets propres à revêtir pour visiter les pays où se rendait le navire). Il harmonisait les couleurs et recherchait alors l'effet. Cette petite ostentation lui donnait un certain relief vis-à-vis des officiers, des passagers ou même des autres matelots pour lesquels le contenu du coffre avait jusque-là été un mystère. Assis près de son coffre, le marin se réchauffait au soleil en raccommodant une manche de chemise ou un genou de pantalon. Il retournait les objets pour que le soleil les baigne sur toutes les faces. Il fallait bien deux heures de soleil à tout cela pour que rien ne se gâte, pour chasser les mites et les fourmis…

Mille sabords de tonnerre de Brest !

On connaît la propension du héros de papier d'Hergé à traiter ses adversaires de divers « noms d'oiseaux », mais aussi d'épithètes plus inattendus. L'emploi de ce genre d'invectives était traditionnel dans la marine de commerce. L'historiette suivante raconte la naissance de l'une d'entre elles, devenue courante :

« Deux matelots se disputaient dans un bar où comme on disait alors, "ils s'étaient pris de gueule". Ils en étaient à ces ronflantes et énergiques apostrophes qui faisaient vibrer les vitres d'un débit de boisson mais semblaient avoir épuisé leur répertoire au grand divertissement des assistants qui n'y voyaient pas encore le moindre sujet sérieux de fâcherie et ne jugeaient que le plus ou moins de mémoire des deux champions qui se renvoyaient la balle chacun son tour. Les noms de "brigand", de "voleur", de "scélérat"… s'étaient échangé et avaient glissé sur la susceptibilité cuirassée des deux adversaires lorsque l'un d'eux sans doute un peu vaincu par la faconde de l'autre, s'avisa de traiter ce dernier de "bougre d' hypothénuse" ! Ce mot fit dresser les oreilles de celui auquel il était adressé ! Pour lui, ce propos, qu'il entendait pour la première fois, devait être une terrible injure qui le mettait en défaut. La crainte d'être vaincu le poussa alors à se saisir d'une arme terrible, puis avec le sentiment de la fureur qu'il allait causer, il laissait tomber sur son adversaire l'écrasante appellation de "cré mauvais Parisien". Ce fut alors un cri d'horreur général, et le signal du plus affreux pugilat entre les protagonistes, à la suite duquel ils portèrent jusqu'à l'hôpital, qui son nez écrasé et ses dents brisées, qui ses yeux meurtris et des côtes enfoncées… »

Ce nom de « mauvais Parisien », devenu une terrible injure des matelots français, remontait certainement au début du 19e siècle et avant, époque où la capitale déversait ses jeunes vagabonds dans les ports de la Manche, où ils apportaient leurs vices et leur manque de robustesse physique. ■

© Archives Pierre Gabriel Gonzalez

Le retour du marin est un grand moment de joie : sa paie en main, il retrouve ses proches après souvent de longs mois passés en mer.

Retour à bon port

S'il était un point commun entre tous les marins, du commerce, de la marine Royale ou Nationale, et de la pêche, c'était la joie qu'ils éprouvaient à l'approche de leur port d'attache. Après une longue campagne, le navire mettait enfin les voiles vers la France. Le récit fait par Guillaume de La Landelle dans *Les Français peints par eux-mêmes* (1840) est émouvant : « *Les marins cherchent des yeux non plus un navire, mais une côte chérie. L'officier chargé des montres, le pilote, tous les "savants" ont dit qu'on allait voir l'île d'Ouessant dans une heure. Qui la découvrira le premier ? Ouvre l'œil, homme de vigie, ouvre l'œil ! Gloire à celui qui annoncera Terre le premier.*

La vie quotidienne sur les grands voiliers

[…] *L'équipage impatient manœuvre avec fureur. Il lui faut sa terre, maintenant qu'on la lui a promise, qu'elle vienne donc ! Où est-elle, enfin ? Qui la lui rendra ? Un vieux marin grogne : "À-t-on jamais vu des chiffreurs de ragougnasse pareils, ils disaient « Tu verras Ouessant dans une heure », en voici trois de passées et pas plus d'Ouessant que de salade…" Mais tout à coup un cri retentit : "Terre ! Terre !" crie le pilote. Son œil de vieux pratique ne peut s'abuser : c'est bien elle pour de bon. "Allons, monsieur, dit le commandant à l'officier de quart, en haut tout le monde, et paré à virer." Les vergues tournent sur elles-mêmes avec une effrayante facilité. "Attention, donc ! les enfants, pas trop fort, ne cassons rien !" Le jeune enseigne qui interrompt ses commandements pour faire cette prudente observation est ivre de joie lui-même ; sa voix est tremblante, et il est fier que la côte ait été reconnue pendant la durée de son service : où l'amour-propre ne va-t-il pas se nicher ?* » L'équipage saluait les forts qui défendaient l'entrée du port et il savait déjà que la nouvelle de son arrivée était en train de se répandre dans la ville comme une traînée de poudre.

Des petites embarcations chargées de femmes, de parents et d'amis sortaient du port pour venir au devant du navire de commerce sur le retour. Bientôt l'ancrage était pris, les voiles étaient roulées, la campagne était finie… Des canots s'avançaient : chacun reconnaissait un fils, un père, une sœur, une mère, une fiancée dans l'escadrille qui entourait le navire. On se faisait des signes, on se tendait les bras, on s'interpellait de loin, des larmes roulaient dans tous les yeux. On ressentait le besoin impératif de donner le baiser du retour, de se dilater le cœur, et de retrouver enfin les affections de la famille et de son pays.

Mais souvent, un drapeau jaune flottant en tête du mât de misaine venait infliger un dernier supplice cruel au marin et aux proches : la quarantaine, rigoureuse, inexorable… Il n'y avait pas de malade à bord ? Pas d'épidémie dans le pays d'où l'on venait ? Qu'importe ! Le service sanitaire ne lâchait pas ses droits pour cela. Il fallait au moins vingt-quatre heures d'observation. Que la traversée ait été longue ou courte importait également peu, et la mesure était la même pour la lourde gabare ou le rapide vapeur. Il fallait ronger son frein en voyant le temps passer lentement.

Une quarantaine nécessaire à la santé publique

La navigation au long cours depuis des zones où régnaient de mortelles fièvres amena souvent à la « *mise en quarantaine* » dans les ports de la méditerranée, de l'Atlantique et de la Manche de navires en provenance des Antilles, du Brésil ou des régions tropicales de l'Afrique et de l'extrême Asie. Une pratique devenue courante dans la marine dès le 16e siècle. On mettait en quarantaine un bâtiment qui arrivait d'un port où l'état sanitaire n'était pas complètement rassurant, qui n'était pas porteur d'une patente de santé. Un bassin à l'écart ou un établissement spécifique (lazaret), recevait les navires, et ils y restaient mouillés et amarrés à bonne distance du quai ou de la terre sans pouvoir établir de communication. Dans cet état de séquestre, le bâtiment pouvait recevoir tout ce qu'il demandait de terre : vêtements, provisions, matériel. Mais il ne pouvait rien y déposer. Les lois étaient très sévères pour les infractions aux ordonnances de police sanitaire qui réglaient la quarantaine. Les factionnaires du port avaient par exemple le droit de tirer sur les marins qu'ils voyaient s'échapper du bord pour aller à terre. Les terribles évènements dont Marseille fut le théâtre pendant la propagation de la peste au 18e siècle ne firent que renforcer une véritable psychose. Souvenons-nous : le Grand-Saint-Antoine, un navire de commerce venant de la côte syrienne, accosta à Marseille le 25 mai 1720. Hélas, sa cargaison d'étoffes et de balles de coton contenait le bacille de la peste ! Malgré une mise en quarantaine des passagers et des marchandises, la maladie se propagea dans la ville, où elle fit 40 000 victimes (sur 90 000 habitants !), puis dans toute la Provence où elle tua environ le quart de ses 400 000 habitants. ■

© Archives Daniel Chatry

Le lendemain matin, le pavillon jaune était amené. Un cri d'allégresse retentissait à bord du bâtiment. Les marins étaient libres : l'amitié, l'amour et le bonheur les attendaient sur le rivage. Ainsi finissait la campagne par la plus belle des fêtes maritimes. On se jetait dans les bras d'un vieux père, on s'abandonnait aux caresses maternelles, on voyait celle dont le souvenir rayonnait dans ses espérances d'outre-mer, et l'on voulait croire qu'elle vous aimait encore… Les marins sautaient de joie, riaient aux larmes, semblaient en extase dans les bonheurs des retrouvailles. Certains s'éloignaient et pleuraient à l'écart, venant d'apprendre qu'un proche aimé était mort depuis plusieurs mois. ■

La navigation de commerce sur les fleuves et canaux

Pendant de nombreux siècles, des milliers de bateliers utilisèrent les rivières et les fleuves de France pour faire circuler des marchandises.

« *Les rivières sont des routes qui marchent* » écrivit Étienne Boileau, prévôt des marchands, au 13e siècle. Dès le Moyen Âge, des corporations de bateliers prospéraient sur tous les cours d'eau navigables. Au 14e siècle déjà, la Loire connaissait un important trafic à la hauteur d'Orléans, la cité de Rouen organisait la navigation sur la basse Seine, tandis que les bateliers du Rhône et de la Garonne prospéraient dans leurs régions. Au 18e siècle encore, un fleuve comme l'Adour connaissait une intense activité commerciale sur ses 75 km de voie navigable, cela malgré un régime des eaux très irrégulier.

Jusqu'au milieu du 19e siècle, la Dordogne connut également une importante navigation. Pendant l'hiver, les riverains construisaient des « *gabares* » à fond plat, un type de bateau que l'on retrouve aussi en Charente. Dès le redoux de printemps, on chargeait ces embarcations de piquets de vigne et de « *merrains* » (bois à tonneaux) et on les faisait descendre le courant, vers le Bordelais. Arrivée à destination, la cargaison était vendue et le bateau « *déchiré* », selon l'expression en usage : on le dépeçait pour vendre son bois. Les bateliers remontaient alors le cours d'eau en cheminant le long des rives.

La même logique présidait dans les chantiers du haut cours de la Loire et de l'Allier : des dizaines d'hommes construisaient des bateaux en grandes séries. Les « *sapines* » ou « *salembardes* » étaient mises à l'eau. Dès la première crue, elles étaient chargées rapidement de bois de chauffe et dévalaient le cours supérieur de la rivière et ses gorges tortueuses, menées de main de maître par les bateliers du haut pays. Arrivés à Roanne, ils vendaient leur embarcation et son chargement et remontaient à pied jusqu'à Saint-Rambert-sur-Loire (aujourd'hui Saint-Just-Saint-Rambert) pour recommencer la même opération. Les sapines poursuivaient leur voyage par le canal de Briare et, une fois arrivées à Paris, elles étaient déchargées et aussi « déchirées » et vendues à bas prix comme bois de chauffe.

Alliance du fer et de l'eau

La première ligne de chemin de fer française relia Saint-Étienne et Andrézieux (Loire). Elle transportait uniquement du charbon des mines stéphanoises. Elle permettait de rejoindre la Loire pour transporter le combustible par bateau vers Paris.

Un réseau navigable pas si ancien

Le projet ambitieux de faire communiquer les différents fleuves de France et de rendre ainsi la navigation intérieure beaucoup plus facile demanda plusieurs siècles. En dehors du canal du Midi, les plus grandes réalisations virent le jour tardivement, dans le Centre, l'Est et le Nord de la France où les activités minières et industrielles développées aux 18e et 19e siècles permettaient des gros volumes de chargement, notamment avec le charbon mais aussi le fer et bien sûr les produits manufacturés lourds. Louis Becquey, directeur des Ponts et Chaussées dans les années 1820, fut le premier à travailler à la création d'un véritable réseau de voies navigables. Le « plan Becquey » conduisait, grâce à son système innovant de financement (alliant public et privé), non seulement à la construction de plusieurs nouveaux canaux, mais aussi à la standardisation des voies existantes sur un gabarit minima. Le milieu du 19e siècle a été une période critique pour la batellerie, car la batellerie et le chemin de fer se faisaient violemment concurrence.

Un autre personnage d'importance pour la navigation commerciale intérieure fut le baron de Freycinet. En 1879, ce ministre des Travaux Publics établit un plan pour encourager le développement de l'industrie lourde française, en améliorant les conditions de transport de matières premières et surtout de la houille. Au total, 468 kilomètres de nouveaux canaux furent construits et 2 453 kilomètres anciens furent modernisés. Le bateau de 38 m, plus tard appelé « *péniche Freycinet* » devint le standard. À la fin du 19e siècle, la France comptait 8 151 km navigables de rivières et 4 718 km de canaux, pour un total de 12 869 km de voies navigables.

Pendant les deux guerres mondiales, les réseaux des canaux du Nord et de l'est de la France furent sévèrement endommagés. Et au milieu du 20e siècle, la concurrence du trafic routier par camions s'est ajoutée au déclin du transport du charbon et à la concurrence du chemin de fer. Aujourd'hui, le transport des marchandises lourdes reste compétitif par voie fluviale, cette activité a même légèrement progressé au début du 21e siècle. ■

Les progrès techniques révolutionnèrent la navigation : amélioration des mâts, coques en acier, et surtout développement de la vapeur.

La marine de commerce : son histoire, ses métiers

Montée en puissance de la vapeur

© Archives Daniel Boucard

Grands voiliers en majesté

Avant le développement effectif de la navigation à vapeur vers 1830, et en dehors des échanges conséquents avec les Antilles françaises, **le trafic maritime français au long cours était modeste, reposant sur un nombre de vaisseaux réduit**. Selon les chiffres publié par le *Journal du Havre* en 1827, la flotte française de commerce comptait environ 8 000 navires dont 820 long-courriers d'un tonnage moyen de 250 tonneaux et environ 1 800 bâtiments de moins de 150 tonneaux affectés au cabotage, qui étaient servis par environ 50 000 hommes pour un tonnage total d'environ 750 000 tonneaux. Par comparaison, la marine marchande anglaise comptait à la même époque 24 800 navires pour 2,5 millions de tonneaux et occupait environ 170 000 marins.

Les plus gros volumes se faisaient sur les bois du nord, le goudron, le chanvre et autres produits nécessaires à la construction et à l'armement des navires. Quant aux passagers, seuls ceux qui étaient impérativement appelés par leurs affaires et les fonctionnaires mutés « *aux colonies* » s'aventuraient à traverser les océans. Chacun de ces voyages « *au long cours* », au delà des tropiques prenait les aspects d'une aventure dont on ne connaissait ni le terme ni l'issue… Les navires partaient sans date de retour… En 1816, le brick de 200 tonneaux Le Bordelais, monté par 34 hommes, quitta la Gironde pour Valparaiso en passant par le cap Horn et remonta ensuite la côte d'Amérique à la recherche d'un chargement de fourrures. Il se rendit alors aux îles Marquises. Après deux ans de navigation et de troc, à la fin de 1818, il mit le cap sur les Indes Orientales puis revint à Bordeaux en doublant le cap de Bonne-Espérance… Trois ans et un mois après son départ.

C'est dans ce cadre que quelques hardis capitaines s'aventurèrent, à leurs risques et périls, dans des îles peu ou pas explorées de l'océan Pacifique, à la recherche de précieuses cargaisons de bois de santal et de nacre, au risque de se faire massacrer par les indigènes. C'est ce qui arriva au brick bordelais L'Aimable-Joséphine, aux îles Sandwich en 1834, ou au baleinier Jean-Bart sur l'île Chatham en 1838.

Baroud d'honneur ?

Curieusement, c'est au moment où l'emploi de la voile commença à décliner dans la marine militaire (1850) qu'elle prit un aspect inattendu dans celle de commerce. **Au 19e siècle, les armateurs français mirent en œuvre les progrès de l'industrie navale pour améliorer la construction et le gréement de leurs voiliers** qui, sans perdre un seul mètre-cube de la capacité de leurs cales, virent leur vitesse multipliée par deux par rapport à celle de leurs prédécesseurs.

Un clipper américain, dessin de Lebreton (vers 1860).

© Archives Daniel Boucard

© Archives Pierre Gabriel Gonzalez

Port-Napoléon, en Nouvelle-Calédonie, gravure vers 1860. Cette île faisait l'objet d'un commerce maritime important pour son nickel. C'était alors le cas de beaucoup d'autres lieux du globe.

Des consolidations en fer permettaient d'augmenter les dimensions des bâtiments en bois et, par suite, l'inertie de leur masse, les rendant ainsi moins sensibles aux mouvements de la mer. Résultat : pendant plus d'un demi-siècle, les cap-horniers furent les rivaux de la navigation à vapeur commerciale, incapables jusqu'à la Première Guerre mondiale de les supplanter pour le transport de marchandises lourdes sur de très grands parcours.

Ruée vers l'or, le thé, le guano…

Le milieu du 19e siècle fut l'époque d'un type de voilier bien spécifique : le « *clipper* ». Ce mot anglais *clipper* fut d'abord employé pour désigner de petits navires à forte voilure qui se livraient à la contrebande de l'opium sur les côtes de Chine, vers 1840. Il tire son sens du verbe anglais *to clip* (« fendre ») car ces coureurs des mers filaient à vive allure sur la mer. C'est la découverte de mines d'or en Californie, en 1848, qui conduisit les Américains, puis les Anglais, à construire ces fonceurs des mers.

Les clippers américains et anglais soulevaient une admiration enthousiaste par leur élégance, leur vitesse et l'importance de leur voilure. Dans les années 1850/1870, leurs exploits remplissaient les gazettes, qui faisaient état des vitesses vertigineuses atteintes… au point que des chiffres fantaisistes, autour de 17 à 20 nœuds, circulaient ! Pour le Sovereign of the Sea, clipper de 79 mètres et 2 400 tonneaux construit à Boston, les chiffres plus mesurés évoquèrent une vitesse de 13 nœuds de moyenne (24 km/heure), pendant 22 jours en mer.

Une fois la fièvre de l'or passée, les armateurs orientèrent leurs clippers vers la « course au thé » entre la Chine et les ports d'Angleterre. Puis, après l'ouverture du canal de Suez (1869), vers les transports des laines d'Australie et, plus tard, du nickel de Nouvelle Calédonie, du nitrate du Chili et du guano du Pérou… D'importants dépôts contenant jusqu'à 25 % de nitrate de sodium furent exploités au Chili dans le désert d'Atacama jusqu'à la Première Guerre mondiale : cette ressource était alors la principale source d'engrais azoté pour amender des terres.

Au fil des années, le bois fut remplacé progressivement par le fer et l'acier dans la construction et le gréement des voiliers au long cours. Fort de bons résultats d'exploitation de leurs homologues anglo-saxons, les armateurs français se lancèrent dans la course au tonnage, encouragés en cela par la loi de 1893 qui octroyait de généreuses primes à la navigation à la voile ! De 1896 à 1904, près de 150 grands navires à voiles en acier s'élancèrent depuis Nantes, Le Havre et Dunkerque, variant de 2 500 à 4 500 tonnes (même plus de 5 000 tonnes pour le cinq-mâts La France).

L'agonie des grands voiliers en 1914

Comme le rappelle Henri Picard dans *La Fin des Cap-horniers* (1976), la guerre sous-marine menée par les U-Boote allemands fit des ravages dans les rangs des voiliers français : « *Dans le seul mois de septembre 1917, dix voiliers furent coulés par les Allemands, non sans avoir recueillis leurs équipages. Il fut donc décidé d'éloigner les voiliers français en les faisant naviguer dans le Pacifique pour ravitailler l'économie américaine. En échange, les États-Unis fournissaient des vapeurs à la France à raison d'une tonne de portée en lourd à vapeur contre deux à la voile.* » ■

Montée en puissance de la vapeur

Un brick marchand en mer, par Fitz Henry Lane, en 1863.

© D.R.

Le plus grand armateur du monde

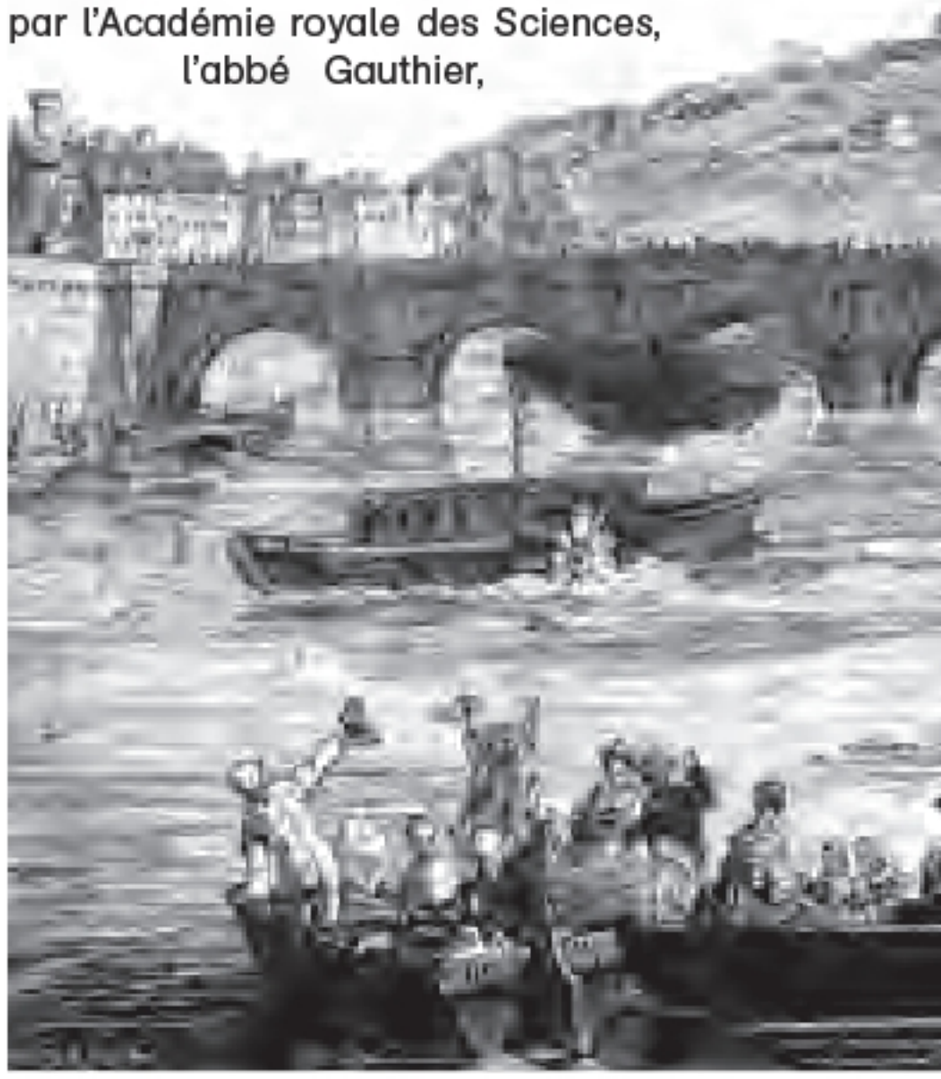
Entre 1890 et 1932, près de 300 grands voiliers français sillonnèrent les mers du globe. La Société nouvelle d'Armement de Nantes (52 voiliers pour 119 000 tonnes) et l'armement Bordes à Dunkerque (45 voiliers, 112 000 tonnes) sont deux très grands armateurs de cette époque. La maison Antoine Dominique Bordes et Fils, de Dunkerque, fut même pendant un demi-siècle l'armement des grands voiliers le plus important du monde. En 1917, l'ancienne raison sociale fut remplacée par la nouvelle dénomination « *Compagnie Française d'armement et d'importation de nitrate de Soude* », mais les milieux maritimes continuèrent à l'appeler « Maison Bordes ». Son dernier voilier, le quatre-mâts Valparaiso, fut démoli en 1927 et ses derniers navires à vapeur vendus en 1935.

Des premiers essais hésitants

Naviguer sans les contraintes de la voile et du vent fut pendant des siècles le rêve de tous les navigateurs. Les Romains et les Chinois s'y étaient essayés sans succès, et les navires à rames avaient montré leurs limites sur les longues traversées…

Dès le 17e siècle, Denis Papin, inventeur de la machine à vapeur actionnant un piston, imagina équiper un navire de la sorte. Dans un mémoire, il écrivit "*combien cette force serait supérieure à celle des galériens pour aller en mer.* » Il projeta dès 1695 la construction d'un bateau à vapeur « *pour naviguer contre le vent* ».

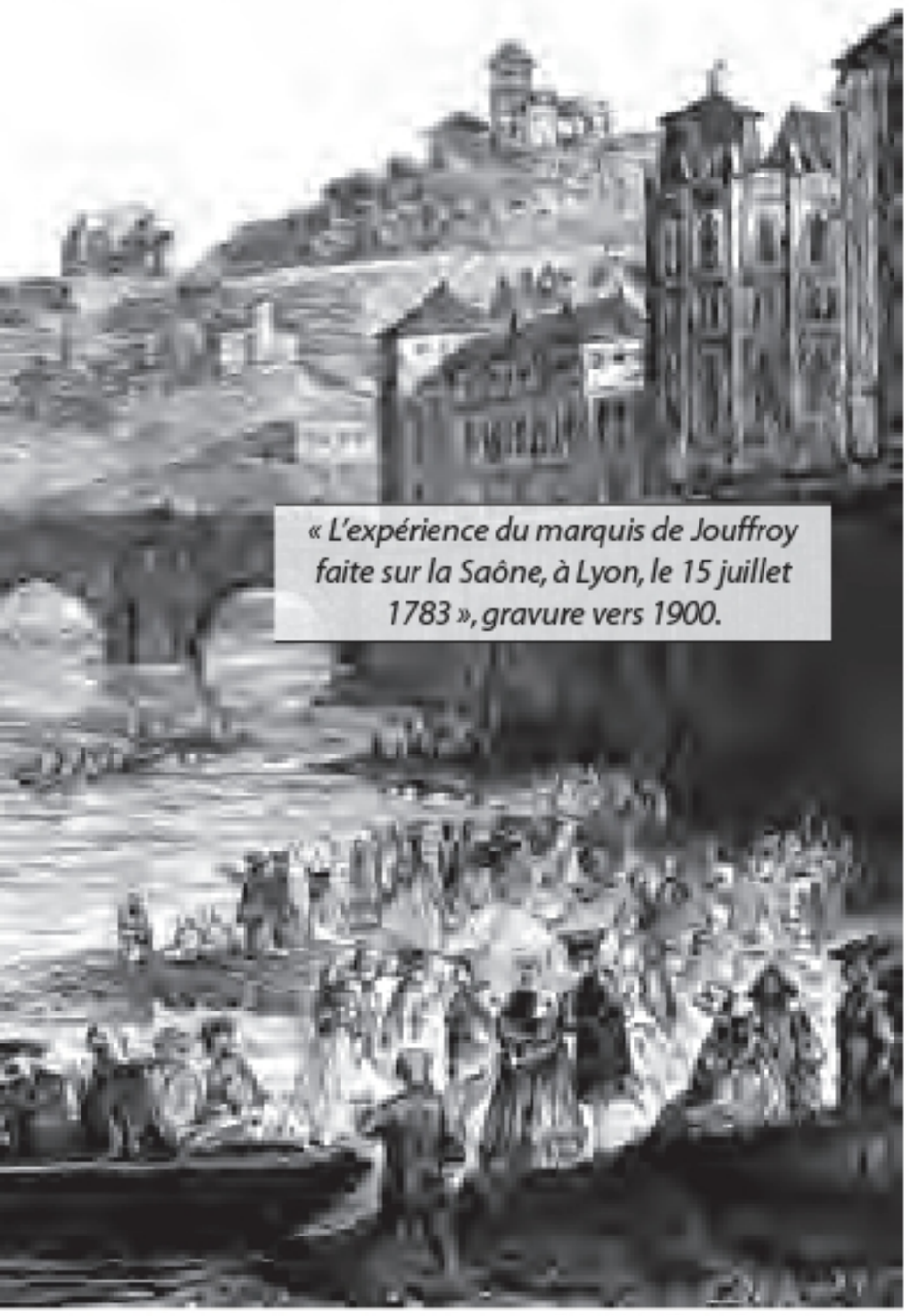
En 1755, suite à un « appel à projets » lance par l'Académie royale des Sciences, l'abbé Gauthier,



chanoine de Nancy, décrivit dans le détail toutes les fonctionnalités qu'aurait un navire équipé d'une machine à vapeur (on parlait alors de « *rame à feu* » ou de « *pompe à feu* ») :

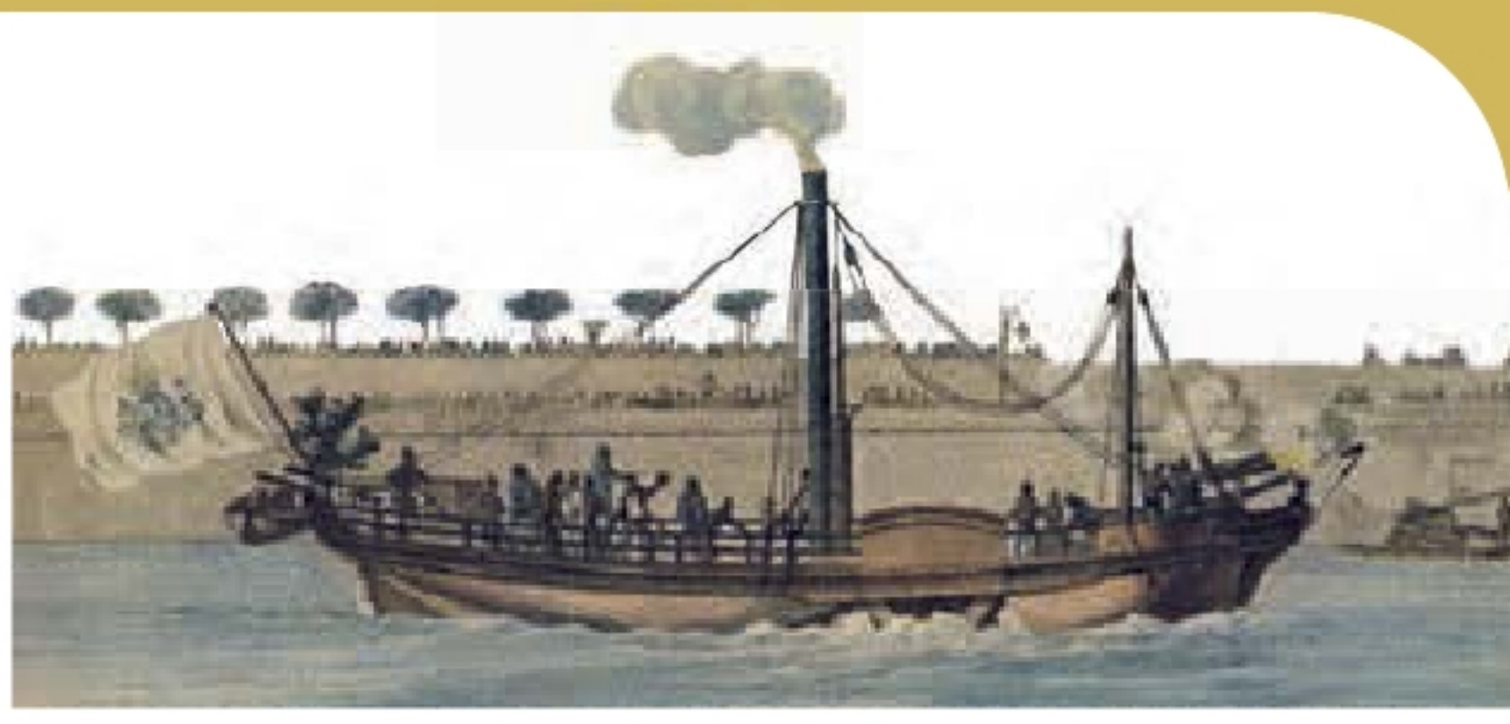
« *- elle jouerait matin et soir sans employer la force des hommes ;*
- elle servirait à actionner les pompes nécessaires à la bonne tenue du navire ;
- elle permettrait de lever l'ancre sans efforts ;
– elle pourrait aider à cuire les aliments ;
– elle servirait à renouveler l'air. »

Beau catalogue des avantages délivrés aux navires… un siècle plus tard ! En attendant, dès 1776, le « *navire à feu* » du marquis Jouffroy d'Abbans, navigua sur le Doubs. En 1783, il remonta le courant de la Saône pendant 15 minutes, sans émouvoir pour autant l'Académie. Le 9 août 1803, l'Américain Robert Fulton mit à l'eau sur la Seine son bateau à vapeur, le Clermont. À son bord, deux Français, les premiers passagers payants de l'histoire de la navigation à vapeur. Tout cela sans plus convaincre les dirigeants et scientifiques français. Fulton retourna dans son pays où il trouva appuis et financements : il ouvrit la première liaison commerciale à vapeur régulière à New York en 1807. L'ère des *steamships* commençait.



« L'expérience du marquis de Jouffroy faite sur la Saône, à Lyon, le 15 juillet 1783 », gravure vers 1900.

© Archives Pierre Gabriel Gonzalez



© Archives Pierre Gabriel Gonzalez

L'arrivée à Paris du bateau à vapeur L'Élise, du capitaine Andriel, le 29 mars 1816. Ce fut l'une des premières liaisons « mécaniques » réussies.

La vapeur lâchée en mer

Il fallut attendre 1815 pour que des lignes maritimes soient lancées, ce fut entre l'Angleterre et l'Irlande. En 1816, le vapeur anglais Elise racheté par le français Pierre Andriel établit la première liaison « *mécanique* » entre Newhaven et Le Havre. Les marins étaient terrorisés par cette machine (qui menaçait d'exploser à tout moment). En outre, une forte tempête ralentissait le navire et paralysait l'équipage qui menaça de se mutiner au beau milieu de la Manche ! Pour toute réponse Andriel, sortit un pistolet qu'il pointa sur ses hommes et promit trois bouteilles de rhum au premier qui annoncerait la vue de la terre de France. Le mécanicien poussa les feux et, dix-sept heures après son départ, le navire entrait dans le port du Havre… Trois ans plus tard, en juin 1819, le trois-mâts mixte américain Savannah traversa l'Atlantique avec sa propre force motrice. Mais à cours de charbon, il termina le voyage à la voile.

La période qui va des années 1830 à 1860 fut pleine de contrastes. Les navires à vapeur restaient encore lents et sensibles aux problèmes de consommation et à l'existence d'éventuels dépôts : ils cherchaient à éviter d'emporter trop de charbon, pour conserver une capacité de fret ou un espace conséquent pour leurs passagers. Dans le même temps, les grands voiliers atteignaient leur apogée et gagnaient la bataille de la compétitivité. La où un vapeur avançait péniblement à sept nœuds à l'heure, un voilier filait à treize… Sans parler des roues à aubes, qui devenaient dangereuses par leur encombrement pendant les grandes tempêtes. Les progrès techniques allaient résoudre progressivement ces problèmes, en améliorant sensiblement le rendement thermique des chaudières et surtout en permettant l'adoption des hélices propulsives.

D'abord les messageries maritimes

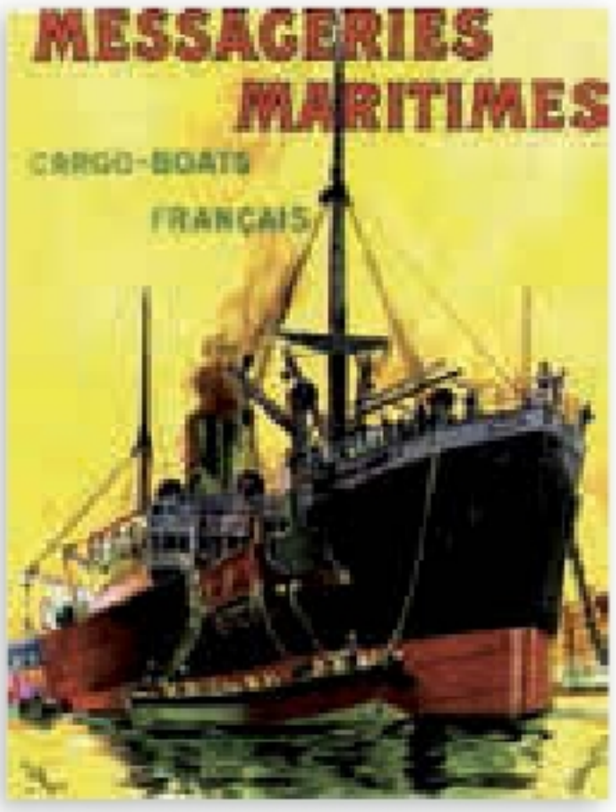
En France, au milieu du 19e siècle, l'État s'arrogea un temps le monopole du transport maritime du courrier comme celui des passagers. Le premier était très rentable, c'est même l'origine du mot « paquebot », contraction de *paqueck* (« paquet de courrier ») et de *boat* (« bateau »). Seul le service du fret par vapeurs, peu rentable à l'époque, fut laissé à des compagnies privées.

Pour les liaisons de messagerie, l'État fit construire, dès 1839, des frégates à roues de 1 500 tonnes et 450 CV, mais elles se révélèrent mal adaptées. Les armateurs de voiliers, presque tous propriétaires de leurs navires, virent d'un mauvais œil le développement de ce concurrent public, multipliant les pressions pour y mettre un frein.

Peu à peu, le monopole se desserra. Côté armateurs privés, on vit s'établir les premiers services méditerranéens en 1831 par les maisons Bazin et Aynard entre Marseille et l'Italie. Le vapeur Scipion fit le premier voyage de Marseille à Alger en 1832. En 1837, une ligne fut créée vers Constantinople avec la mise en service du Scamandre. **Tous ces navires à vapeur étaient actionnés par des roues à aubes et portaient encore des mâts et des voiles. Cette navigation mixte dura longtemps, environ une trentaine d'années.**

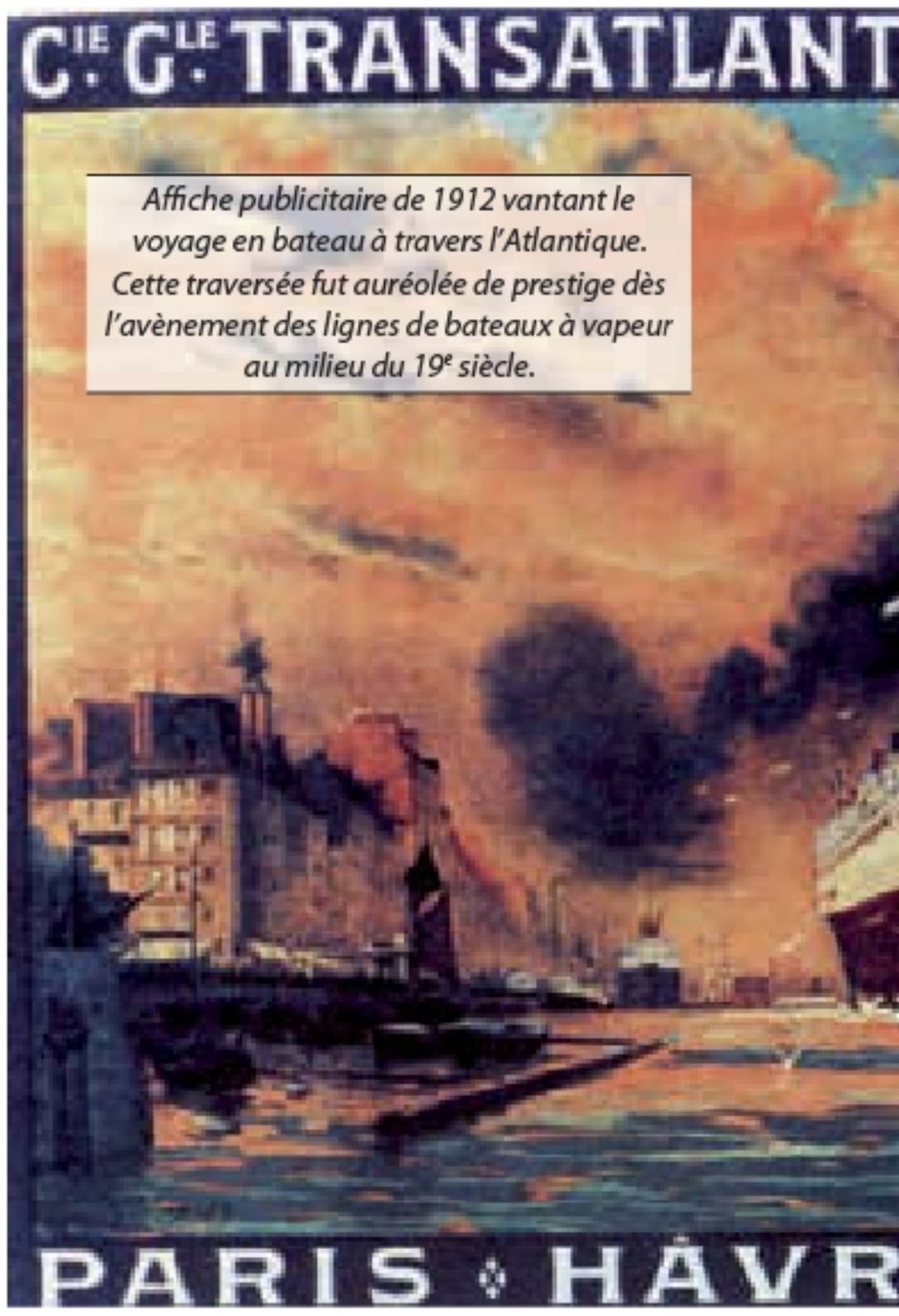
Le premier vapeur français à hélice porta le nom de *Napoléon*. Il fut construit au Havre en 1842. Ce trois-mâts goélette destiné au service de poste de la Corse était équipé d'une machine de 120 CV. Son excellente tenue de route et ses 11 nœuds de vitesse à la machine et 13,5 nœuds avec l'aide des voiles en faisaient un exemple de l'efficacité de l'hélice appliquée à la vapeur. Il navigua jusqu'en 1890.

La « Compagnie générale maritime » (future « transatlantique ») fondée par les frères Pereire en 1855 obtint l'autorisation d'exploiter la ligne Le Havre/New-York. Elle lança successivement plusieurs paquebots de plus en plus grands et luxueux, et assura d'autres liaisons, jusqu'à l'apogée de la ligne dans les années 1930, avec le célébrissime Normandie (et plus tard le France, en 1962). Dans le même temps, la société des « Messageries Nationales », (future « Compagnie des Messageries maritimes ») exploita pendant plusieurs décennies des lignes postales subventionnées par l'État, ainsi que des transports de passagers : le paquebot Ava fut son fleuron, œuvrant notamment en Extrême-Orient.



© Archives Daniel Boucard

Affiche des années 1930 faisant la promotion du transport de courrier postal par bateau : un service qui contribua dès le début au développement des navires à vapeur.



Affiche publicitaire de 1912 vantant le voyage en bateau à travers l'Atlantique. Cette traversée fut auréolée de prestige dès l'avènement des lignes de bateaux à vapeur au milieu du 19e siècle.

New-York / Europe : une ligne mythique

En 1833, les journaux new-yorkais firent leur « Une » d'un évènement étonnant : le vapeur anglais Sirius entrait dans le port en provenance d'Europe avec 94 passagers à bord après une traversée de 18 jours. La légende raconte qu'en panne de charbon dans les trois derniers jours, le capitaine avait fait brûler dans ses chaudières des cordages, les meubles du bord et une partie du pont (une idée reprise par Jules Verne dans *Le Tour du Monde en 80 jours*).

Les services réguliers de « *paquebots* » furent à l'origine desservis par des bâtiments légers et de bonne marche, mais où le confort était médiocre. Trop petits pour assurer une chambre à chaque passager,

© Archives Daniel Boucard

ils ne disposaient que de deux salons, l'un pour les hommes, l'autre pour les dames. La nourriture se composait surtout de lard, de gourganes ou fayots, et de choucroute agrémentée de temps en temps de quelque volaille ou de morceaux de cochon tué à bord à l'occasion d'une fête. La durée des traversées était très variable : de trente à quarante-cinq jours pour se rendre d'Europe en Amérique, en passant par les Açores pour éviter les vents généraux d'Ouest. On comptait de quinze à vingt-cinq jours et même moins au retour si une bonne brise arrière prenait le navire au sortir du port de New-York pour l'amener à son port d'arrivée, le plus souvent Le Havre. En 1843, la compagnie anglaise Cunard lança un six-mâts à vapeur à coque métallique de 98 mètres, qui pouvait transporter 260 passagers dans de bonnes conditions de confort. **Pendant un siècle, les grandes compagnies européennes et américaines allaient rivaliser de moyens pour lancer des navires de plus en plus grands, de plus en plus confortables pour des centaines de passagers.** Précisons qu'une décoration spécifique, le mythique « Ruban Bleu », saluait la traversée la plus rapide d'Europe vers les États-Unis.

Le confort des passagers, très sommaire sur les grands voiliers s'améliorait fortement avec les nouveaux vapeurs, devenant un argument de choix : le chauffage central apparaît dès 1849 à bord des paquebots, l'éclairage au gaz s'allume en 1872, l'éclairage électrique dès 1879… En trois décennies, les paquebots devinrent des palaces flottants où les passagers de première classe retrouvaient le luxe et le confort équivalent de celui des meilleurs hôtels européens ou américains.

Des « *charbonniers* » longtemps mal aimés

Pendant des décennies, les marins des voiliers parlèrent avec mépris des « *charbonniers* », en évoquant les malheureux chauffeurs qui enfournaient pendant des heures des pelletées de charbon dans les chaudières des « *vapeurs* ». ■

Les « chauffeurs » s'activent dans les entrailles du navire à vapeur, photo parue dans la presse vers 1900.

© Archives Pierre Gabriel Gonzalez

Le Great Eastern, un précurseur bien mal né

En 1854, un chantier naval anglais annonça la construction du plus grand paquebot du monde : 211 mètres de longueur (soit plus du double du plus grand navire existant à l'époque), 25 mètres de large, 32 000 tonnes de déplacement, 5 000 passagers attendus… Mais les marins, superstitieux, n'aimaient pas que l'on change le nom d'un navire. Baptisé à l'origine Léviathan, un nom que des puritains anglais trouvèrent blasphématoire, le navire fut renommé Great Eastern… Pour son plus grand malheur ? Ses qualités nautiques furent hélas peu convaincantes : il roulait énormément à la mer. Retiré du service commercial, il fut reconverti en navire câblier jusqu'en 1873. Le Great Eastern avait en fait cinquante ans d'avance : sa longueur ne fut dépassée qu'en 1899 par l'Oceanic. ■

Le Great Eastern, porteur du câble télégraphique transatlantique, dessin de Breton, vers 1870.

© Archives Daniel Boucard

À bord d'un géant des mers, vers 1900

Les noms des paquebots français se sont déclinés au féminin jusqu'à la Première Guerre mondiale. Aussi, le 20 avril 1912, le paquebot La France, de la « Compagnie Générale Transatlantique », effectua sa première traversée vers New-York (curieux hasard de l'histoire maritime, c'était cinq jours à peine après le naufrage du Titanic !).

Le paquebot La France était bien un géant. Sa longueur était de 217 m, sa largeur de 23 mètres, et sa hauteur de 21 m depuis la quille jusqu'au pont où se trouvaient les embarcations. Il possédait huit ponts, dont sept pourvus d'aménagements pour les passagers ou les officiers. Le nombre total des personnes pouvant être embarquées se chiffrait à 2 558 : 535 passagers de première classe, 442 de deuxième classe, 950 de troisième classe et 631 personnes pour les services du bord et des passagers.

Pour animer un tel colosse, faire fonctionner ses multiples organes, il fallait une petite armée, à laquelle le commandement donnait l'impulsion et dont il maintenait l'homogénéité. Le capitaine était secondé par un « *capitaine en deuxième* », quatre lieutenants, un pilotin, deux médecins et trois commissaires. La passerelle du commandement constituait le cerveau du colosse. De là, partaient tous les nerfs qui mettaient en jeu les organes actifs du navire. Des appareils mécaniques, électriques ou hydrauliques commandaient les machines, le gouvernail, les divers mécanismes du pont avant et arrière, d'autres

pourvoyaient à la sécurité des passagers… Face à un danger, le commandant pouvait par exemple fermer toutes les portes donnant sur les cloisons étanches.
La passerelle possédait aussi des téléphones haut parleurs, des appareils pour signaux optiques. Un indicateur permettait de s'assurer du bon fonctionnement des feux de navigation. Une horloge centrale électrique envoyait l'heure dans les salons et les cabines. Enfin, la chambre des cartes, avec sa bibliothèque nautique, ses chronomètres et ses sextants permettait de faire le point et une « *chambre de silence* » permettait l'audition de cloches sous-marines pour naviguer les jours de brouillard.

De nombreux métiers « importés de terre »

Au début du 20e siècle, le confort et l'entretien des cabines des passagers de première classe revêtaient une très grande importance. Il était important de bien dormir après un agréable dîner, après avoir pu deviser aimablement « *entre gens du même monde* », mais les femmes au salon et les hommes au fumoir. Des escadrons de garçons d'étage et de femmes de chambre s'activaient pour préparer les chambres.
Parmi les métiers représentés dans ces luxueux paquebots du début du 20e siècle, citons également bibliothécaires, dactylographes, gouvernantes, comédiens et marionnettistes, coiffeurs, fleuristes… Signalons une nouveauté de l'époque avec l'apparition de professeurs de gymnastique, comme le rappelle un document interne : « *Certaines personnes, habituées à une vie très active, se plaignent parfois de l'impossibilité où elles sont, à bord des paquebots, de maintenir leurs muscles en état. D'autres, par régimes, doivent user leurs nerfs. À l'usage des uns et des autres, une salle de mécanothérapie a été établie à l'avant du pont-tente. On y peut faire, mécaniquement, du cheval, de la bicyclette, voire du chameau.* »
N'oublions pas les musiciens : « *Plusieurs fois par jour un orchestre, recruté avec soin, fait entendre aux passagers les musiques les plus classiques comme les plus à la mode et, le soir, des bals permettent de goûter le plaisir de la danse.* » Mention spéciale pour le télégraphiste sans fil : « *la TSF, une innovation très prisée, est à signaler : une salle d'attente, très spacieuse, a été installée pour les passagers qui ont des messages à expédier.* » Enfin, des typographes composaient chaque jour le journal du bord. « *Une imprimerie fonctionne sur la "France" pour le tirage des menus et la publication du* Journal de l'Atlantique*, dans lequel paraissent les dernières nouvelles reçues par télégraphie sans fil* ».

Quand la littérature renforce le mythe

Évoquons l'influence de Jules Verne sur de nombreuses vocations de marins. Ses différents romans maritimes, *Vingt mille lieues sous les mers*, *Le Phare du bout du monde*, *Les Aventures du capitaine Hatteras* et bien sûr *Une Ville flottante* (qui se déroule sur le Great Eastern) furent les livres de chevet de très nombreux jeunes gens à partir des années 1880… et celui de très nombreux marins. ■

Cuisine de prestige

Au fur et à mesure de l'agrandissement et du perfectionnement technique des paquebots, les navires construits en fer craignirent moins les incendies.
La préparation des repas y gagna beaucoup et les cuisines prirent leurs aises, trouvant place dans la logique des ponts intermédiaires. Les repas devinrent semblables à ceux servis dans les maisons bourgeoises ou les meilleurs restaurants.
Sur les grands paquebots du début du 20e siècle, les brigades de cuisines étaient importantes : du chef au marmiton en passant par les sauciers, les volaillers, les bouchers, soutenus par l'armée des cambusiers qui veillaient sur les provisions, les lignées de barmans, les escouades de serveurs menés par

« Bienvenue à bord », publicité de la Compagnie Canadian Pacific, en 1931.

Montée en puissance de la vapeur

des chefs de rang, sous l'œil sourcilleux des sommeliers… Tous veillaient à ce que les moments passées à table soient irréprochables. Les moments des repas étaient très importants sur les grands paquebots (ils le sont toujours) car les repas rythmaient des journées pouvant paraître longues.

Bien entendu, nous évoquons là les beaux jours, ceux où la navigation se faisait par beau temps, avec une légère houle qui n'avait pas d'incidence notoire sur les mouvements du navire. Ces jours-là, le roulis était à peine perceptible et de tangage, il n'était point question. Mais dès que la mer se formait, que le vent fraîchissait, les choses changeaient du tout au tout. Les restaurants et les salons se vidaient. Les passagers se repliaient sur eux-mêmes, dans tous les sens du terme. Le mal de mer faisait des ravages et ceux qui n'y étaient pas sensibles se comptaient vite : ils se regroupaient dans un bar ou un salon et, souvent rejoints par quelques officiers du bâtiment, échangeaient des histoires… de mer et de tempête.

Après avoir été utilisé comme transport de troupes pendant la première guerre mondiale, *La France* reprit son service régulier en août 1919, séduisant toujours par la qualité de sa gastronomie. Désarmé au Havre en septembre 1932, ce paquebot quitta son port d'attache le 15 avril 1935 pour être démoli, moins d'un mois avant l'arrivée inaugurale du Normandie.

Les navires du transport de marchandises

Vers une spécialisation du transport de marchandises.

Des cargos à vapeur se déclinèrent en de multiples spécialités : vraquiers, pétroliers, charbonniers, méthaniers… Le transport maritime de marchandises mobilisa ainsi très tôt des navires et équipages spécifiques. Parmi les navires de charge, nous trouvons les charbonniers, les minéraliers, les transports frigorifiques, les bananiers, les pinardiers, les pétroliers. Regardons l'évolution de ce dernier. Jusqu'au début du 20e siècle, les combustibles liquides étaient transportés en barils ou en bidons. Ce procédé exigeait beaucoup de temps pour le chargement et le déchargement et une grande dépense de main-d'œuvre. D'autre part, ni la capacité des cales, ni la portée du navire n'étaient pleinement utilisés, du fait des vides d'arrimage existant entre les barriques et les poids morts des emballages. Pour résoudre ce problème, on construisit des navires citernes dont la coque elle-même constituait l'une des parois. Le pétrolier spécialisé apparu ainsi, peu avant la Première Guerre mondiale, dédié au transport en vrac des produits liquides. On pouvait également utiliser ce genre de bateau pour transporter de l'huile, de l'asphalte, des mélasses… Une des évolutions les plus récentes du pétrolier est l'apparition du méthanier, qui transporte le gaz depuis une cinquantaine d'années. Caractérisé par ses citernes disposées suivant toute la longueur du navire et par son appareil de propulsion relégué à l'arrière et séparé des citernes par une zone étanche de sécurité, le navire-citerne se distingue encore par le confort des locaux de l'équipage. **La tendance des pétroliers tout au long du 20e siècle s'est caractérisée par la course au gigantisme**, qui se poursuit encore de nos jours. ■

Navires de transport de marchandises chargeant du phosphate, photo vers 1920.

© Archives Pierre Gabriel Gonzalez

La navigation côtière, la « fourmilière » qu'étaient les ports, les activités des marins à terre… Un grand nombre d'activités dépendaient indirectement de la marine de commerce.

La marine de commerce : son histoire, ses métiers

Marins du cabotage et personnels des ports

© Jean Bernard / Leemage

Débarquement des blés à Marseille, peinture d'Alphonse Moutte, 1876.

© Archives Daniel Chatry

Un « barque » de La Rochelle courant vent arrière, les voiles orientées en ciseau.

Cabotage

La navigation côtière a une histoire aussi riche et aussi variée que celle au long cours.

Le cabotage était la base du commerce maritime. Par opposition à la navigation au long cours, il consiste à transporter marchandises et/ou passagers sur de courtes distances, entre des ports rapprochés. **Le cabotage portait les produits agricoles ou industriels d'un port à l'autre, il entretenait la circulation des produits et facilitait les échanges. Il était pratiqué avec de petits bateaux à voile spécifiques** : chaloupes, lougres, gabares, cotres… C'était le plus ancien type de navigation, pratiqué notamment dans la Méditerranée, dans la Manche. On parlait alors de « petit cabotage », le « grand cabotage » s'étendant d'un port d'une mer donnée à un autre situé sur une autre mer (de la Manche à l'Atlantique, de l'Atlantique à la Méditerranée…).

Le cabotage évolua au fil des siècles. Dans le Cotentin, après la disparition des salines exploitées depuis le milieu du Moyen Âge, la fin du 17e siècle vit par exemple la mise en place de services réguliers de caboteurs. Ils transportaient de la laine, des bas et des tricots à destination de l'île anglaise de Jersay (Jersey), toute proche. Un document de 1726 consignait les échanges commerciaux avec des denrées comme : « *cidre, charbon, poteries, plumes, cochons et bois de construction dont on transporte la plus grande partie aux isles de Jerzay et de Guernezay et en ce qu'on appelle le cabotage le long de la coste jusques à Rouen ; ils vont aussy chercher des sels à La Rochelle et les portent au depost de Honfleur.* » Trois ans plus tard, on signalait qu'on « *faisait venir de Jerzay et Guernezay des cuirs et du charbon de terre, de Saint-Malo, des provisions de Caresme* (morue salée) *et des toiles de Quintin* ».

Le port de Carteret servit souvent de refuge aux navires marchands et aux convois pendant les guerres de la fin du 18e siècle. Mais les conflits avec l'Angleterre interdisaient toute activité maritime pendant de nombreuses années. Pendant tout le 19e siècle, au havre voisin de Carteret, celui de Portbail, des sloops venaient de Jersey pour embarquer vaches, moutons, porcs, volailles, beurre salé, œufs et pommes de terre. Vers 1880, Portbail était le premier exportateur du département de la Manche pour les moutons et les porcs. Les deux ports bénéficiaient de quais, de jetées, de digues et de cales. Au Carteret, devenu entre temps une station balnéaire, la pêche resta active jusqu'aux années 1970.

Bateaux employés au cabotage, à Bayonne.

© Archives P. Gabriel Gonzalez

« Le Furet, cotre de l'État au service de Son Altesse Royale madame la duchesse de Berry, quittant le port de Dieppe », tableau d'Ambroise-Louis Garneray (1783-1857).

© D.R.

Gabares de rivière et de mer

Vers 1910, les gamins qui gardaient les vaches sur les bords de la Rance (Bretagne) chantaient :

« À la mode des Gabares
le plus couillon est à la barre
À la mode des chalands,
Le plus couillon est à l'avant. »

Ce quatrain moqueur s'adressait aux marins qui conduisaient leurs chargements de grain à la Minotais ou leur chargement de fagots à Saint-Malo. Les importantes forêts situées dans l'arrière-pays fournissaient depuis des temps immémoriaux le bois de chauffage des cités situées en aval. Profitant de la proximité de la Rance, les énormes fagots étaient entassés sur des gabares de petit tonnage, les seules que permettait la faible profondeur de certaines parties de cet estuaire long de plus de 20 km. Dès 1636, un secrétaire du roi remarqua le trafic qui se faisait à Port-Saint-Jean : « *Lequel est sur une rivière… auquel port viennent vaisseaux à voile et souvent les malouins y chargent leurs blés et denrées en secret.* »
Les gabariers de la Rance n'étaient généralement pas considérés par l'administration de l'Ancien Régime comme des

Les fêtes du cabotage

Les marins des côtes connaissaient des réjouissances particulières, notamment à l'occasion de la fête patronale de tel ou tel saint protecteur. À ces occasions, les bateaux s'amarraient « à couple » (les uns à côté des autres) dans un bassin bien abrité, et recevaient la population avoisinante. Après la messe solennelle, chacun pouvait passer alors d'un navire à l'autre, buvant, chantant, festoyant. L'après-midi passait ainsi et le soir les cabarets regorgeaient d'hommes, de femmes et d'enfants… Dans les grands ports de commerce, il arrivait encore que les caboteurs d'un même point du littoral se réunissent sur le plus grand d'entre eux pour chômer l'anniversaire de la fête paroissiale. C'était alors le moment de la danse au son du biniou breton, de la ronde saintongeaise ou du fifre provençal. Quand venait la nuit, des bandes de matelots, leurs patrons en tête, chantant des airs de leur pays, allaient terminer dans quelque « maison » accueillante et bien identifiée par une lanterne rouge la célébration de la petite fête locale. Autres réjouissances bien connues (dont certaines ont survécu), le jeu de la joute ou de la targue, les assauts de canots, les prix d'adresse ou de vitesse, étaient les compléments nécessaires de toutes les fêtes populaires maritimes. ■

Sources iconographiques

© Archives Pierre-Gabriel Gonzalez

- *Histoire de la Marine française illustrée*, Larousse, 1935.
- *Histoire de la Marine*, L'Illustration, 1935.
- *revue La Nature*, divers numéros (1880-1920).
- *revue Le Magasin Pittoresque*, divers numéros (1890-1900).
- *revue La Mosaïque, revue pittoresque illustrée de tous les temps et tous les pays*, divers numéros (1880-1900).
- revue *Le Musée des Familles*, divers numéros (1890-1900).
- revue *La Science et la Vie*, divers numéros (1891-1920).
- *La Dépêche dans la Famille*, 1902.

© Archives Daniel Boucard

- revue *Le Magasin Universel*, divers numéros (1833-1840).
- revue *Le Magasin Pittoresque*, divers numéros (1863-1875).
- revue *La Mosaïque*, revue pittoresque illustrée de tous les temps et tous les pays, divers numéros (1873-1880).
- *La France et les Français à travers les siècles*, d'Augustin Challamel, 1883.
- revue *Le Petit Français illustré*, divers numéros (1889-1904).
- revue *Mon Journal*, recueil illustré, divers numéros (1881-1925).

© Archives Daniel Chatry

- revue *L'Illustration*, divers numéros (1843-1910).
- revue *Le Magasin Pittoresque*, divers numéros (1863-1875).
- *Les Français peints par eux-mêmes*, collectif sous la dir. de Léon Curmer, 1840.
- *Les Arts au Moyen Âge et à l'Époque de la Renaissance*, de Paul Lacroix, 1869.
- *XVII^e siècle, institutions, usages et costumes*, de Paul Lacroix, 1880.
- *De Dunkerque au Havre par la Plage*, de M^me de Lalaing, 1886.
- *Les Arts et Métiers illustrés*, d'Adolphe Bitard, 1890.
- chromolithographies diverses.

hommes capables de servir dans la Marine du Roi, parce qu'ils ne s'aventuraient jamais en haute mer. En 1708, le commissaire aux classes de l'Inscription maritime notait sur un des gabariers : « *n'a jamais fait de voyage sur mer, est sur sa gabare.* » Pourtant, ces mariniers naviguaient dans des conditions difficiles : influence des marées, navigation à la nuit, problème de visibilité des autres embarcations et des différents obstacles…

La côte occidentale déchiquetée du Finistère était peu favorable à la navigation et ses hommes préféraient s'engager à la grande pêche ou dans la marine Royale. Deux petits ports abritèrent cependant de modestes flottes de gabares pendant deux siècles, Le Conquet et Lampaul. Le trafic de marchandises était très varié et correspondait aux ressources et aux besoins locaux : sable de construction (qui demandait six personnes - dont souvent quatre femmes - pour le chargement d'une gabare), cendre des algues pour fabriquer de la soude, pierre de carriers pour les constructions d'églises, de phares, de quais ou de maisons particulières, fumier de goémon pour amender les cultures. Ces activités étaient favorisées par la proximité du grand port de guerre de Brest et le développement économique qu'il entraînait. Couplée à la gestion des marées, la navigation dans ce dédale de rochers faisait de bons marins. Des gabares à voile, équipées par des moteurs auxiliaires à partir des années 1920, ont navigué en mer d'Iroise jusqu'à la fin des années 1970 (source Jean Barros, étude publiée dans la revue *Le Chasse-Marée* en 1983).

Cabotage en Méditerranée

Le cabotage fut toujours très actif dans les ports de la Méditerranée. Au 18^e siècle, c'était par centaines que des petits bateaux à voile, les « *tartanes* » et « *barcas de mitjana* », le pratiquaient entre Provence, Roussillon et Catalogne. Les produits échangés étaient essentiellement agricoles : vin, huile, agrumes, mais aussi savon, liège. Ces navires ne nécessitaient pas de ports : bien adaptés à leur environnement avec leur fond plat, ils pouvaient pratiquement aborder toutes les plages entre Port-Vendres et Menton.

Mais les conditions météorologiques n'étaient pas toujours favorables. Un chroniqueur de *L'Indépendant* écrivait en 1846 : « *Plage de Saint-Laurent de la Salanque de nombreux obstacles gênent la pêche et le cabotage : la plage n'est pas abordable en tous temps. Au retour d'un voyage, on est obligé de hâler le bâtiment à terre, si l'on peut dans la même journée, débarquer et prendre une nouvelle cargaison : le débarquement change mais le vent change, la brise fraîchit et il faut s'interrompre, quitter, se réfugier provisoirement dans un port voisin et y attendre un moment favorable pour achever l'opération.* »

Anges gardiens des grands navires

Des marins spécialisés aidaient les capitaines dans les ports ou près des côtes.

Les « *pilotes* » ou « *lamaneurs* » étaient chargés d'assister les navires dans les entrées et sorties des ports, des baies ou des rivières. Ils étaient brevetés à cet effet par l'État. Ils connaissaient les dangers, les courants, les profondeurs de l'eau, et en général tous les accidents du lieu où ils opéraient. Leur présence à bord d'un navire était au moins une garantie morale pour le capitaine, et le mettait à l'abri de tout reproche en cas de sinistre.

Le pilote pouvait être secondé d'un « *pilotin* », jeune novice qui était aussi associé à l'activité de la timonerie et pouvait être chargé de missions de confiance.

L'estuaire de la Seine a toujours présenté des difficultés de navigation. Pendant tout le 19^e siècle, la remontée des navires marchands jusqu'à Rouen nécessita l'aide de pilotes expérimentés. Charles Lenthéric écrivait dans sa *Côtes et ports français de la Manche* (1903) : « *Malgré la distance de près de 130 km qui le sépare de l'embouchure de la Seine, malgré les sinuosités du fleuve qui serpente en dessinant trois courbes grandioses d'une grâce symétrique et d'une harmonie parfaite, Rouen peut être considéré comme un véritable port de mer, tout comme Nantes et Bordeaux, avec lesquels il présente de nombreux points de ressemblance.* » Une comparaison qui laisse de côté bien des aspects et des difficultés de la navigation quotidienne dans l'estuaire.

La concurrence entre les pilotes des différents ports, et des réglementations parfois contradictoires, ne contribuaient pas à la sérénité des relations entre les professionnels du pilotage. En 1880, un navire italien qui s'était engagé dans l'estuaire de la Seine en l'absence d'un pilote à son bord fit naufrage. Un chroniqueur local dénonça les modifications de réglementation qui avaient amené cette tragédie : « *d'abord les salaires sont diminués dans une forte proportion que l'on peut estimer à peu près d'un quart de ce qu'ils étaient autrefois.* »

Cette tragédie permit aux pilotes de Quillefbeuf de faire construire leur propre flotte de bateaux-pilotes. Composée de trois cotres, elle permettait d'avoir au moins un de ces voiliers en permanence à l'entrée de l'estuaire. Six pilotes « brevetés » y prenaient place. Le commandant Dormoy, chef du pilotage en 1892, décrivait ainsi la vie quotidienne à bord : « *La direction et la police à bord reviennent au pilote le plus ancien présent à bord… il y a toujours un pilote de veille. La veille est de deux heures. Elle est faite tour à tour, du plus jeune pilote embarqué au plus ancien. La croisière est faite par un seul bateau. Un autre est prêt à le remplacer lorsque le bateau a épuisé ses pilotes. Le fait prouvé d'avoir laissé passer sans le servir un bâtiment de faible tonnage, entraîne pour le pilote de veille une interdiction de dix jours d'exercer et l'échange de son salaire avec le pilote qui aura servi le petit bâtiment.* »

En 1894, le premier bateau-pilote à vapeur en fer était commandé en remplacement d'un des cotres en bois, coulé accidentellement par un vapeur anglais. À la veille de la Première Guerre mondiale, les vapeurs avaient définitivement remplacé les cotres. Une nouvelle histoire des pilotes de Seine commençait. En parallèle la navigation dans l'estuaire avait été grandement améliorée : sondages réguliers, balisage, signalisation, et enfin transmission de l'information grâce à l'apparition de la télégraphie sans fil.

Remorqueurs et bateaux-feux

Avant l'arrivée de la vapeur, les manœuvres des voiliers dans les ports se faisaient à force de bras, par halage à partir d'une digue ou de la rive. Une activité qui nécessitait une main d'œuvre nombreuse, souvent hommes, femmes et enfants confondus… auxquels s'ajoutaient les membres de l'équipage ou des lamaneurs réquisitionnés.

À partir de 1840, les ports du Havre et de Marseille s'équipèrent de bateaux remorqueurs mus par des roues à aubes, ancêtres des fameux remorqueurs Abeille. Apparus au début du 20e siècle, ces derniers étaient bien « défendus » contre la mer par un solide gaillard d'avant et construits solidement tout en gardant les meilleures qualités marines. Équipés de puissantes remorques en fil d'acier tressé qui s'enroulait sur de puissants treuils, pourvus de pompes de grande capacité mobiles et fixes, ils bénéficiaient de réservoirs de grande capacité qui leur conféraient un grand rayon d'action. Le remorquage restait cependant toujours une opération extrêmement dangereuse. Par grosse mer, la remorque pouvait se rompre ou le capitaine décider de la couper pour sauver son navire mis en danger.

Remorqueur du Havre tractant un brick marchand. Gravure vers 1880.

© Archives Daniel Chatry

© Archives Daniel Boucard

Un bateau-feu, ou plus précisément « bateau-phare ». Équipés d'une source lumineuse bien visible en haut d'un mât, ces navires particuliers indiquaient les zones dangereuses.

Les premiers « bateaux-feux » apparurent au 18e siècle mais furent surtout mis en œuvre à partir de la seconde moitié du suivant. **Équipés d'un mât portant une forte lumière (phare), ils signalaient des dangers et facilitaient le repérage des grands navires**. La petite dizaine de bateaux-feux situés à partir de 1863 au large de Dunkerque, le long des bancs de Flandre, étaient armés d'un équipage composé d'un officier et de six matelots, qui étaient relevés tous les mois. Contrairement aux gardiens de phares, c'étaient de vrais marins. En France, ils dépendaient du service des phares et balises créé en 1806.

La construction, l'équipement et l'entretien des bateaux-feux représentaient des sommes considérables aussi n'y avait-on recours que quand aucune autre solution n'était possible. Dans son article « La Mer aux marins » (1941), Raymond Lestonnat rappellait que les bateaux-feux « *doivent avoir des qualités propres à assurer leur stabilité et le fonctionnement permanent de leur appareillage par tous les temps. Pensons aussi à leurs équipages qui, jour et nuit, font le quart sur ces flotteurs tourmentés pour "donner la voie" aux navires et les guider heureusement vers le port.* »

C'était notamment le cas dans la mer du Nord, mais aussi en Gironde, sur le plateau des Minquiers au large de Saint-Malo ou sur celui de Rochebonne au large des côtes charentaises…

Les sauveteurs en mer

De courageux marins se dédièrent à sauver leurs confrères en détresse.

La solidarité des gens de mer se concrétisa au milieu du 19e siècle par la création de la « Société centrale de sauvetage des naufragés ». Fondée en 1865, cette société entretenait plus de cent stations de canots de sauvetage sur le littoral au début du 20e siècle. Faisant un bilan de son action à la veille de la Seconde Guerre mondiale, elle mit à son crédit le secours de plus de 2 000 navires et signala avoir sauvé 22 000 vies humaines.

Avant sa création, le sauvetage des naufragés relevait du ministère de la Marine. L'amiral Rigault de Genouilly, ministre de la Marine sous le Second Empire, estima qu'il devait devenir un service autonome. Il avait la conviction que les sauveteurs répondraient mieux à des appels « *de marin à marin* ».

Avant 1914, les canots de sauvetage étaient tous à voiles et à rames et se divisaient en deux catégories : le canot à renversement et le canot à grande stabilité. Le premier était destiné à franchir des déferlantes. Quand il chavirait, il flottait sur les deux dômes disposés à ses extrémités, le poids de sa quille l'empêchait de de-

Photo des courageux marins de la Société générale de sauvetage des naufragés, sation de Bonifacio, vers 1910.

meurer dans cette position d'équilibre instable et l'obligeait à se redresser. Les sauveteurs étaient habitués à ce « looping » : cramponnés à leurs bancs, ils attendaient avec confiance le retournement qu'ils savaient instantané.

L'évocation du courage et du sacrifice des sauveteurs bénévoles en mer renvoie souvent à la terrible histoire du canot de l'île d'Yeu. Le 26 janvier 1917, on signale à Port-Joinville qu'une embarcation est en détresse à trois mille de la côte. La guerre fait alors rage. Il n'y a plus sur l'île d'Yeu que des anciens et de très jeunes gens. La station de sauvetage est équipée d'un canot pratiquement neuf de 9,80 m à grande stabilité. Le patron Noë Devaud, homme de cinquante-deux ans, très expérimenté, prend les opérations en main… Son équipage compte onze marins dont neuf ont autour de cinquante ans, les plus jeunes ont été réformés par l'Armée ou sont en mauvaise santé et le benjamin n'a que seize ans. Vers 13h30, le canot est mis à l'eau à la marée montante. La mer est forte. Après deux heures de navigation à la voile, une baleinière est repérée. Elle compte sept membres du cargo norvégien Ymer torpillé trois jours avant. Les naufragés sont à bout de force et souffrent terriblement du froid. Le canot de sauvetage entame son retour vers le port. Mais le courant est renversé et empêche l'approche de la côte. La mer se creuse, le vent redouble. Il fait -10°C. Ce calvaire va durer deux jours. Les hommes ne sont plus capables de lutter contre les éléments déchaînés. Au moment d'aborder sur l'îlot de Ragunès, le bilan est lourd, très lourd : six membres de l'équipage de sauvetage et cinq des sept Norvégiens sont morts de froid. Ces terribles évènements laissent six veuves et vingt-et-un orphelins sur l'île d'Yeu… Hommage sera donné à ces héros par la France mais aussi par la Norvège, qui apportera médailles et aides financières.

© Archives Pierre Gabriel Gonzalez

Docks et dockers en pleine charge

Le chargement et déchargement des navires de commerce a toujours été une préoccupation constante.

Pourquoi arriver « à bon port » dans les délais prévus s'il fallait attendre des heures, des jours, des semaines pour voir enfin le déchargement du navire ? D'autant qu'il fallait le plus vite possible recharger sur place d'autres marchandises ou appareiller à la recherche d'une autre cargaison. La question a toujours été d'importance, dès les débuts de la navigation de commerce, car de sa bonne résolution pouvait résulter tout le bénéfice d'une traversée.

Sur les petits caboteurs, le problème ne se posait pas : les matelots naviguaient à leurs heures puis se transformaient en portefaix. Ils chargeaient ou transféraient à terre les marchandises sans se poser de questions. Parfois même le patron de bord « donnait la main » quand il fallait appareiller vite, notamment en raison de problèmes de marées.

Mais en règle générale, le marin d'un navire important ne se muait pas en porteur… C'était à ses yeux tout à fait « indigne » de lui et, sauf cas de force majeure et nécessité à la mer (comme l'obligation d'aérer certaines parties du navire ou de rééquilibrer la cargaison), il n'y avait pas de dérogation à cet état de fait. Place donc aux hommes de peine qui louaient leurs bras pour remplir ou vider les cales du navire : les « *portefaix* », « *débardeurs* » et autres « *dévalleurs* » (spécialisés dans le transport des liquides), plus tard devenus « *dockers* ». Des activités qui, contrairement à une idée reçue, demandaient un certain savoir-faire tant pour le rangement des marchandises que pour leur manutention.

© Archives Pierre Gabriel Gonzalez

Marins du cabotage et personnels des ports

Profession à risques

Les dockers, grutiers, pointeurs et manutentionnaires formaient dans chaque port une population solidaire qui obtint, à force de luttes syndicales, une reconnaissance des spécificités de leurs professions et un certain nombre d'avantages en nature. Reste que ces métiers demeurèrent pénibles, sales et dangereux jusqu'aux années 1960. Les chutes et blessures graves étaient malheureusement fréquentes dans les cales ou sur les quais. Autres facteurs aggravants, les différentes nuisances et pollutions de l'air pendant les chargements et déchargements (poussières en suspensions…), qui amenèrent souvent de graves lésions pulmonaires. ■

Le vaste dock entrepôt du Havre, vers 1900. On stockait dans ce type de bâtiment les marchandises au départ et à l'arrivée des ports, en attente de contrôles.

© Archives Daniel Chatry

Dans la légende marseillaise

Marcel Pagnol connaissait très bien la corporation peseurs jurés où il comptait plusieurs amis. Il a écrit que Sherlock Holmes aurait aisément identifié le cadavre de l'un d'eux, car il avait une main brune (celle qui tenait le crayon), et l'autre blanche (parce qu'elle était toujours à l'ombre, sous le carnet de pesage grand ouvert !). Le grand écrivain provençal a d'ailleurs cité à plusieurs reprises les peseurs-jurés dans la trilogie *Marius, Fanny, César.* ■

D'autant que jusqu'au milieu du 19e siècle, les ports furent mal équipés en moyens de levage, ils ne disposaient que de pontons de petites dimensions sur lesquels on dressait des bigues de bois munies de palans que l'on manœuvrait avec des treuils à bras. Avec l'accroissement de la taille des navires et leur spécialisation et surtout l'arrivée de la force mécanique, les différentes manœuvres de chargement et de déchargement s'améliorèrent grandement.

Au 20e siècle, les ports virent apparaître des moyens de manutention flottants ou terrestres, capables de soulever des poids considérables mais aussi d'engins adaptés au fret chargé en vrac, comme pouvaient l'être le grain ou le charbon, déchargés avec des aspirateurs pour le premier et d'immenses tapis roulants pour le second. Pour diriger ces engins mécaniques géants, les portefaix et dockers virent leur métier changer et durent s'adapter à des techniques de plus en plus sophistiquées.

■ Le peseur-juré, un homme respecté ■

Comme le rappelle l'ouvrage collectif *Les Peseurs Jurés de Marseille à travers les siècles* (2004) : « *À Marseille, dans l'enceinte portuaire, les dockers, les commis en douane, les portefaix, les transitaires enlevaient le chapeau ou la casquette quand le peseur juré se présentait… Cet important personnage arrivait flanqué de son "porte-romaine", un adolescent de quinze ou seize ans qui avait la charge de transporter sur les chantiers une balance à levier, formée d'un fléau à bras inégaux. C'était une "romaine", tout simplement et cette sorte de balance servait à peser les marchandises les plus diverses* ».

Le peseur juré contrôlait les marchandises au départ et à l'arrivée des ports. Les marchandises en attente de départ ou récemment arrivées étaient stockées dans d'immenses hangars. L'homme était, avant toutes choses, un arbitre impartial et indépendant. Dûment assermenté, son intervention avait un caractère officiel accepté de tous. ■

Un art de vivre transposé à terre

Même « condamné » à rester à terre par un âge avancé ou une infirmité, un matelot vivait au rythme de la mer.

Parmi les travaux de marins passés à terre (de gré ou de force), la réalisation de bateaux en bouteille était courante.

© Photo Daniel Boucard

L'activité des matelots passés à terre se bornait d'ordinaire à des ouvrages de patience. Selon leurs goûts, ils gréaient des petits navires en bouteille ou fabriquaient des chapeaux de paille. Comme ils avaient navigué jusqu'à ce que leurs forces les abandonnent, et que la durée de vie était courte (43 ans en moyenne en 1850), ils ne faisaient pas de vieux os… Certains passaient leurs journées dans les tavernes à ressasser de vieilles histoires ou couraient le port et le rivage avec d'anciens compagnons de leur vie errante. Ils commentaient les manœuvres exécutées en rade, les armements qui se préparaient… Un matelot devenu invalide, moins cassé par l'âge, pouvait devenir gardien de navire à quai.

Les *ex-votos*

De très nombreux tableaux représentant des navires ont été réalisés pour remercier Dieu, la Vierge ou les saints de leur protection à un moment de grand danger. Pris dans de terribles tempêtes, dans des situations de grand péril, voire des naufrages, les marins priaient et faisaient pour beaucoup le vœu d'offrir un « ex-voto », un tableau qui trouvait place dans les chapelles et les églises des ports ou à proximité des côtes. Certains de ces ex-voto ont pu prendre l'aspect de maquettes des navires concernés. ■

Maquette de bateau offerte en ex-voto à l'église de Talmon (Vendée).

© Photo Daniel Boucard

Portraits de navires : des représentations précieuses !

Les quelques milliers de gravures et de peintures de navires prises sur le vif autrefois forment aujourd'hui des témoignages irremplaçables sur un monde disparu.

Les « *portraitistes de navires* », artistes spécialisés dans la représentation réaliste de bateaux, furent peu nombreux. Mais ils laissèrent la trace de leur passage dans la grande famille des « gens de mer ». Il faut en distinguer les « *marinistes* » qui donnaient à leurs œuvres une vision romantique. En 1901, L. de Veyran, écrivait « *L'éducation d'un peintre de marine est des plus rudes et des plus pénibles. Pour peindre la mer, il faut avoir navigué en toutes saisons et par tous les temps.* »

Les peintres de marine, souvent d'anciens marins reconvertis dans cette activité, s'adressaient directement aux capitaines des navires pour proposer de brosser le portrait de leur navire. Au 18e siècle, l'achat pouvait être collectif, chaque marin participant en fonction de son grade à l'acquisition d'une œuvre. Au début du 19e siècle, la commande était faite et réglée par chaque capitaine.

Les portraitistes de navires exerçaient leurs talents dans tous les ports européens, mais certains naviguèrent aussi au long cours et se retrouvèrent dans tous les ports du monde. Ce n'est qu'à partir de 1870 que la photographie vint concurrencer ce genre de peinture, au point de la faire pratiquement disparaître.

Jean-Jérôme Baugéan, un graveur de talent, « immortalisa » un grand nombre de vaisseaux du début du 19e siècle. Après la Restauration, il fut nommé « *graveur du roi* » et publia en 1817 son *Recueil de petites marines* représentant des navires de diverses nations et de toutes espèces, sous différentes voilures, mais également des intérieurs d'arsenaux, des travaux de port, des costumes de pêcheurs, de matelots et des principales professions attachées à la Marine… Ses dessins réalisés d'après nature offrent un abrégé encyclopédique de tout ce qui faisait l'élégance de la marine de son temps.

© Archives Daniel Chatry

© Archives Daniel Boucard

Le Sirius, premier vapeur à traverser l'Atlantique, en 1843.

En 1830, on trouve pour la première fois le titre de « *peintre attaché au Ministère de la Marine* » : il s'agissait d'artistes qui avaient l'agrément de la Marine pour donner la juste mesure de leur talent en embarquant sur les navires de guerre. Leurs précurseurs du 18e siècle, Baptiste de la Rose ou Joseph Vernet, étaient déjà « *entretenus en la Marine et Arsenaux* ». Un décret de 1901 fixa leur nombre à vingt. Ce titre était accordé par le ministre pour trois ans à des artistes consacrant leur talent à l'étude de la mer, de la Marine et des gens de mer, n'engageait aucune rétribution ni d'obligation de commandes de l'État mais facilitait les missions embarquées sur les navires de guerre et dans les ports. Dès leur nomination, les peintres de la Marine avaient le droit d'apposer une ancre à côté de leur signature pour souligner leur statut.

Marin Marie, le bien nommé

De son vrai nom Marin Marie Paul Emmanuel Durand Couppel de Saint-Front, Marin Marie (1901-1987) était issu d'une famille passionnée par la mer. Il avait fait son service militaire sur le *Pourquoi pas* et s'était lié d'amitié avec le commandant Charcot. En 1933, il était le deuxième Français, après Alain Gerbault, à traverser l'Atlantique à la voile en solitaire. Inventeur, créateur en esthétique industrielle et navale, il fut aussi consultant pour la « Compagnie générale transatlantique ». À ce titre, il redessina notamment les cheminées du Normandie, leur donnant un profilage aérodynamique très caractéristique et en fit ajouter une troisième, factice et contenant uniquement le chenil, pour équilibrer la silhouette de ce paquebot… Nommé « *Peintre de la marine* », il utilisa toutes les formes de représentation picturale : l'huile, la gouache, le dessin, l'aquarelle et illustra de nombreux ouvrages. Il fut un témoin privilégié, précis et talentueux de la Marine française du 20e siècle. ■

Pour aller plus loin

Au fil des pages

■ Ouvrages généralistes

L'Ancienne France au quotidien, vie et choses de la vie sous l'Ancien Régime, collectif sous la direction de Michel Figeac, éd. Armand Colin, 2007, 600 p. : 37,60 €. Une description minutieuse de la France d'Ancien Régime, qui permet de retrouver et surtout de comprendre un univers disparu grâce à plus de 200 entrées : cadre de vie des Français urbains ou ruraux, objets familiers, habitudes vestimentaires, hygiéniques, alimentaires, religieuses ou artistiques… Un ouvrage de référence.

Classes laborieuses et classes dangereuses, de Louis Chevalier, Paris, 1958, rééd. Perrin, 2007 : 11 €. Un tableau de Paris au 19e siècle, saisissant, racontant l'inadaptation de la ville (rues, maisons, égouts) aux besoins d'une population qui s'accroît formidablement entre 1830 et 1848 sans pouvoir s'intégrer, favorisant le développement du crime.

Paris le jour, Paris la nuit, de Louis-Sébastien Mercier (**Le Tableau de Paris**) et Nicolas Rétif de la Bretonne (**Les Nuits de Paris**), 1781-1788, rééd. R. Laffont, 2002 : 29,95 €. Une capitale sans cesse en évolution, une ville contrastée entre la misère ouvrière et l'abondance de la bourgeoisie, entre un afflux croissant de populations et la nécessité d'une modernisation sanitaire : un panorama passionnant.

Histoire de la campagne française, de Gaston Roupnel, 1932, rééd. Plon, 1975. Roupnel fut précurseur dans l'art de décrire avec jubilation les métamorphoses de nos paysages. On peut le lire avec plaisir, même si certains éléments sont remis en question par les études ultérieures.

Histoire du paysage français, de la préhistoire à nos jours, de Jean-Robert Pitte, éd. Taillandier, 1983, rééd. 2012. Vite devenu un classique du genre.

Histoire de la France rurale, collectif sous la direction de Georges Duby et Armand Wallon, éd. du Seuil 1975, rééd. 1992, 4 tomes : 11 € / tome.

Sortir à Port-Louis (Morbihan)

La magnifique et impressionnante citadelle de Port-Louis vaut à elle seule la visite, mais elle abrite plusieurs lieux de mémoire à découvrir. L'antenne locale du **musée national de la Marine**, bien sûr, qui présente une belle collection d'embarcations, d'armes et de modèles historiques, avec un parcours organisé autour de deux espaces thématiques d'exception : le sauvetage en mer et l'archéologie sous-marine.

Fondée en 1664 sous Louis XIV à l'initiative de Colbert, la Compagnie des Indes fut chargée d'exploiter la route maritime des Indes orientales, que les Portugais avaient tracée au 16e siècle, en empruntant le Cap de Bonne Espérance. Jusqu'au 18e siècle, elle développa des échanges commerciaux avec l'Afrique, l'Inde, la Chine et le Nouveau Monde. C'est cette aventure que conte le **musée de la Compagnie des Indes**, installé dans la citadelle de Port-Louis. C'est au terme de longs voyages, en quête de marchandises précieuses (épices, étoffes, porcelaines, café, thé…), que les marins de la compagnie établirent sur des rives lointaines des comptoirs dont les noms font revivre un passé aventureux : Ouiddah, Moka, Pondichéry…

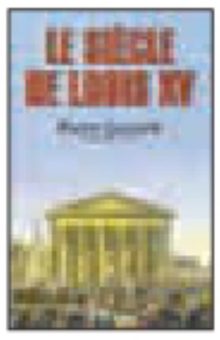
Citadelle de Port-Louis, Avenue du Fort de l'Aigle, 56290 Port-Louis.

- ***Musée de la Marine de Port-Louis*, renseignements : 02.97.82.56.72. Internet : www.musee-marine.fr/port-louis.html**
- ***Musée de la Compagnie des Indes*, renseignements : 02.97.82.19.13. Internet : http://musee.lorient.fr/Accueil.1870.0.html** ■

Histoire de la France urbaine, collectif, éd. du Seuil, 1980, 5 tomes. Ouvrages collectifs écrits avant le dernier quart du 20e siècle, pourvus d'une longue liste bibliographique, renvoyant vers des études antérieures régionales ou nationales.

Histoire économique et sociale de la France, de Fernand Braudel et Ernest Labrousse, 5 volumes, éd. PUF, 1993. Braudel a su imposer une lecture historique transversale prenant en compte les longues durées.

Histoire de la vie privée collectif sous la direction de Philippe Ariès et Georges Duby, éd. du Seuil, 1985, rééd. 1999, 5 tomes (voir notamment tome 3 « De la Renaissance aux Lumières », 635 p.) : 9 € / tome.



Le siècle de Louis XV, de Pierre Gaxotte, 1933, rééd. Fayard, 486 p., 1997 : 23 €. Une solide référence sur l'Histoire de France au 18e siècle.

Histoire et dictionnaire de Paris, d'Alfred Fierro, éd. Robert-Laffont, coll. « Bouquins », 1580 p., 1999. Synthèse thématique de milliers d'ouvrages et d'articles publiés sur la capitale : histoire politique, économique, sociale, religieuse et intellectuelle ainsi que la chronologie des événements qui s'y sont déroulés depuis deux mille ans.

Dictionnaire historique des arts, métiers et professions exercés dans Paris depuis le XIIIe siècle, d'Alfred Franklin, 1906, rééd. Bibliothèque des Arts, Sciences et Techniques, 2004 : 48 €. Un guide de référence fourni, très riche en dates, en noms et en anecdotes, sur l'histoire des communautés de métiers en France.

Dictionnaire de l'Antiquité, collectif sous la dir. de Jean Leclant, éd. Presses Universitaires de France, coll. « Quadrige », 2389 p., 2005 : 49 €. 3200 articles dressant un panorama complet de l'Antiquité : vie privée et publique, dialectes, cultes, coutumes, agriculture, tribus, empires, impôts, condition de la femme…

Pour aller plus loin

Sortir à Paris, Brest, Port-Louis, Rochefort, Toulon

C'est l'un des plus grands musées européens : le **musée national de la Marine est situé à Paris**, mais des annexes se trouvent à Brest, Port-Louis, Rochefort et Toulon. C'est une étape obligée pour tout ce qui touche à l'histoire maritime, car les différentes antennes du musée dressent un immense panorama du domaine à travers de vastes collections et des expositions temporaires régulières. Par les trésors qu'il recèle (modèles de navires, instruments de navigation, peintures, sculptures et objets d'art), le musée évoque les figures légendaires des grands aventuriers et des humbles matelots d'hier et d'aujourd'hui. À ne pas manquer !

Musée national de la Marine, palais de Chaillot, 17 place du Trocadéro, 75116 Paris. Renseignements : 01.53.65.69.69 ou par Internet : www.musee-marine.fr

Dictionnaire de la France médiévale, de Jean Favier, éd. Fayard, 982 p., 1993. 1016 pages, 5835 entrées, plus de 300 illustrations, 27 cartes et plans, 19 généalogies.

Dictionnaire de l'Ancien Régime, collectif sous la dir. de Lucien Bély, 1996, rééd. Presses Universitaires de France, coll. « Quadrige », 1384 p., 2010 : 29 €. Une référence indispensable pour appréhender la vie quotidienne de nos ancêtres sous un éclairage légal.

Dictionnaire universel, d'Antoine Furetière, 1690, rééd. Le Robert 1978 et rééd. 2004 sur CD-Rom. Pas un simple dictionnaire de langue, mais un ouvrage encyclopédique. Avec plus de 40 000 entrées, il comprend, entre autres, les termes techniques des arts et des sciences.

Dictionnaire des institutions de la France, XVIe et XVIIIe siècle, de Marcel Marion, 1923, rééd. Picard, 2013. Réimpression de l'édition originale de 1923. Véritable histoire du gouvernement et de l'administration française à l'époque de la monarchie des Bourbons.

Histoire des femmes en Occident, collectif sous la dir. de Georges Duby et Michelle Perrot, 5 tomes, 1991, rééd. Perrin, coll. « Tempus », 2002 : 12,20 €/tome.

■ Sur l'histoire de la marine de commerce

Les Ports du golfe de Gascogne, de Concarneau à La Corogne (XVe-XXIe siècle), collectif sous la dir. d'Alexandre Fernandez et Bruno Marnot, éd. P.U. Paris Sorbonne, 2013 : 22 €. Une étude universitaire érudite du rôle collectif et individuel des ports de Gascogne.

La Marine marchande française, 1914-1918, de Marc Saibène, éd. Marines, 188 p., 2011 : 39 €. De 1915 à 1918, le rôle principal n'appartint pas aux cuirassés mais aux cargos, dont les missions d'approvisionnement et de ravitaillement l'emportèrent sur toutes autres contingences. Année après année, cet ouvrage couvre les événements.

Navires et gens de mer du Moyen Âge à nos jours, collectif sous la dir. de Philippe Sturmel, éd. L'Harmattan, 2011 : 31 €. Actes d'un colloque d'historiens, ce livre érudit étudie tous les aspects de l'engagement sur la mer.

Les Grands ports de commerce français et la mondialisation au XIXe siècle (1815-1914), de Bruno Marnot, éd. P.U. Paris Sorbonne, coll. « histoire maritime », 590 p. 2011 : 25 €. L'histoire du développement des ports et du commerce maritime, à l'heure des bateaux à vapeur.

Histoire ignorée de la marine française, d'Étienne Taillemite, éd. Perrin, coll. « Tempus », 638 p., 2010 : 11 €. L'histoire de la relation d'amour-haine entre la France et sa marine, dépeignant l'essor du commerce, la construction de flottes puissantes, et les phases d'abandon.

Le Port de Nantes au XVIIIe siècle : construction d'une aire portuaire, de Bernard Michon, éd. P.U. Rennes, coll. « Histoire », 397 p., 2011 : 22 €. Analyse complète et bien documentée d'un grand port français : sa flotte, ses avant-postes, ses élites, sa place commerciale…

Un Commerce pour gens ordinaires ? - La Rochelle et la traite négrière au XVIIIe siècle, de Benoît Jullien, éd. Archives Charente-Maritime, 2010 : 15 €.

Marine et Justice : la justice criminelle de la Marine française sous l'Ancien Régime, d'Alain Berbouche, éd. P.U. Rennes, coll. « Histoire », 283 p., 2010 : 18 €. Un historique de la justice de la Marine, à la lumière notamment de la correspondance administrative des autorités maritimes.

Négociants et marchands de Bordeaux : de la guerre d'Amérique à la Restauration (1780-1830), de Philippe Gardey, éd. P.U. Paris Sorbonne, 2009 : 30 €. L'étude pointilleuse d'un milieu spécifique du commerce maritime à une époque historique mouvementée.

Les Marins de la Loire dans le commerce maritime nantais au XVIIIe siècle, de Murielle Bouyer, éd. P.U. Rennes, 2009 : 18 €. L'histoire des marins de l'estuaire de la Loire, acteurs souvent oubliés, cheville ouvrière de la réussite économique de la ville.

L'Âme des cargos, de Thomas Journot, éd. Le Fantascope, 203 p., 2009 : 30 €.

Histoire de la littérature maritime, René Moniot-Beaumont, éd. La Découvrance, 411 p., 2008 : 25 €. Une biographie, une bibliographie, illustrées par des extraits de textes quelques fois inédits rappellent les incontournables, les précurseurs et les bons auteurs oubliés.

Les Messageries Maritimes : l'essor d'une grande compagnie de navigation française, 1851-1894, de Marie-Françoise Berneron-Couvenhes, éd. P.U. Paris Sorbonne, 839 p., 2007 : 45 €. L'histoire de la première compagnie française de grande taille, l'une des pages les plus riches de la navigation.

Commerce et échanges maritimes XVIe-XIXe siècles - Septièmes Journées Universitaires de Bonifacio, juillet 2005, collectif sous la dir. de Michel Vergé-Franceschi, éd. Alain Piazzola, 2006 : 12 €. Une équipe d'universitaires montre la richesse des échanges par voie maritime au cours des âges.

Revue d'histoire maritime n° 5 : la marine marchande française de 1850 à 2000, de Jean-Pierre Poussou et Michel Vergé-Franceschi, éd. P.U. Paris-Sorbonne, 2006 : 25 €.

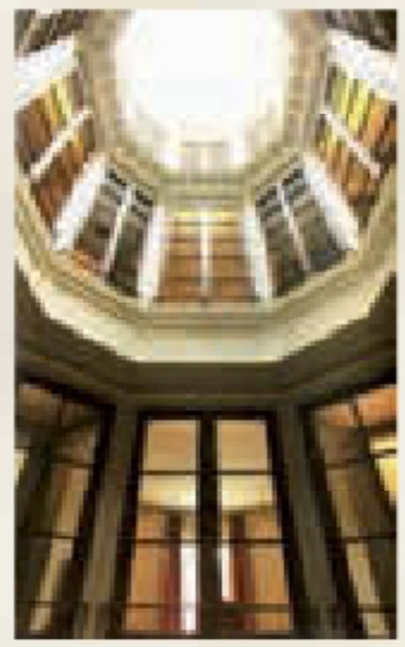
Dictionnaire d'histoire maritime, de Michel Vergé-Franceschi, coffret 2 volumes, éd. Robert-Laffont, coll. « Bouquins », 1510 p., 2002 : 50,80 €. Un monument, sans équivalent, mais essentiellement consacré à tous les aspects de la marine de guerre.

La Marine française au XVIIIe siècle, de Michel Vergé-Franceschi, éd. Sedes, coll. « Regards sur l'Histoire », 451 p., 1996 : 32,50 €. Le 18e siècle fut celui des produits exotiques, ramenés des quatre coins du monde par des navires marchands ; des convois protégés, qui firent aussi de l'époque celle des batailles navales.

Histoire de la marine française, des origines à nos jours, d'H-E Jenkins, éd. Albin-Michel, 428 p., 1977 : 22,30 €. Œuvre d'un historien anglais, un ouvrage de référence, très documenté, qui établit la place de la marine dans l'histoire de France.

Sortir au Havre (Seine-Maritime)

La **Maison de l'Armateur** est l'un des derniers témoins du Havre du 18e siècle et l'un des fleurons du patrimoine urbain. Édifiée face au port de pêche par l'architecte Thibault dans les années 1790 pour son usage personnel, elle a ensuite été la propriété de plusieurs négociants. Organisée autour d'un puits de lumière sur cinq niveaux, ouverte à la visite depuis 2006, elle présente divers objets du monde maritime, de l'Ancien Régime et du 19e siècle : livres anciens, meubles, cartes anciennes, statues, peintures.



***La Maison de l'armateur*, 3 quai de l'Île, 76600 Le Havre. Renseignements : 02.35.19.09.85.**
Internet : http://lehavre.fr/rubrique/la-maison-de-larmateur ■

■ Pour les chercheurs
(ouvrages anciens ou épuisés)

Le Commerce maritime de La Rochelle au Moyen Âge, de Mathias Tranchant, éd. P.U. Rennes, 422 p., 2003.

Histoire de la marine française : des origines à la fin du XIXe siècle, d'Alfred Doneaud, 1889, rééd. L'Ancre de Marine, 2002.

Paquebots vers l'Orient, de Philippe Ramona, éd. Alan Sutton, 2001.

Le Commerce maritime de la Bretagne au XVIIIe siècle, d'Henri Sée, 1925, rééd. La Découvrance, 2001.

L'Europe, la mer et les colonies, XVIIe-XVIIIe siècles, de Jean-Pierre Duteil et Patrick Villiers, éd. Hachette, 2000.

Dockers de la Méditerranée à la Mer du Nord, de Jean Domenicho et Jean-Marie Guillon, éd. Edisud, 1999.

Le Grand commerce maritime au XVIIIe siècle : Européens et espaces maritimes, de Philippe Bonnichon, éd. sedes, coll. « Regards sur l'Histoire », 1997.

Histoire de la marine française, des origines à nos jours, de Martine Acerra et Jean Meyer, éd. Ouest-France, 1994 : 30,61 €.

Le Grand siècle des messageries maritimes, de Paul Bois, éd. CCI-Marseille-Provence, 1992.

Espaces coloniaux et espaces maritimes au XVIIIe siècle, de Jean-Pierre Poussou, Philippe Bonnichon et Xavier Huetz de Lemps, éd. Sedes, 1990.

La Vie quotidienne des gens de mer en Atlantique, IXe-XVIe siècle, de Michel Mollat, éd. Hachette, 1983.

Les Gens de mer, collectif sous la dir. de Frédéric Lontcho, éd. Errance, 1983.

Histoire de la Marine marchande française, de Jean Randier, éd. Maritimes et d'Outre-Mer, 1980.

Au Temps des grands voiliers, d'Yves Le Sal, éd. Trésors de la Photographie, 1977.

La Fin des caps-horniers, de Henri Picard, éd. Edita, 1976.

La Vie quotidienne des marins au Moyen Âge, de Jean Merrien, éd. Hachette, 284 p., 1969.

Sortir à Nantes (Loire-Atlantique)

Entre le 15e et le 19e siècle, de nombreux ports européens se livrèrent à la « traite négrière » : Liverpool, Londres, Bristol, Nantes, La Rochelle, Bordeaux, Amsterdam, Lisbonne… Au 18e siècle, Nantes devint le premier port négrier français. Armateurs, banquiers, industriels, commerçants, constructeurs navals, marins : tous, à des degrés divers, tirèrent profit de l'acheminement d'esclaves noirs de l'Afrique vers les colonies du Nouveau Monde pour en exploiter les ressources. En 1848, après de longs combats, l'abolition de l'esclavage est votée en France, en grande partie grâce au combat mené par Victor Schœlcher. Nantes tourna la page. Mais, entre cynisme et mauvaise conscience, son histoire est recouverte du manteau du silence et de l'oubli. En 1992, avec plus de 400 000 visiteurs, l'exposition « Les Anneaux de la Mémoire » permit de comprendre et d'analyser ces faits historiques. Depuis, Nantes poursuit ce chemin de la mémoire retrouvée avec de multiples actions locales et internationales. Un chemin qui aboutit en mars 2012 à l'édification du **Mémorial de l'abolition de l'esclavage**. Un lieu en hommage à tous ceux qui ont lutté, luttent et lutteront contre l'esclavage. Un lieu au service de la connaissance de l'Histoire.

***Mémorial de l'abolition de l'esclavage*, Quai de la Fosse, Passerelle Victor-Schoelcher, 44000 Nantes. Renseignements : 08.11.46.46.44.**
Internet : www.memorial.nantes.fr ■

Pour aller plus loin

La Vie quotidienne des marins au temps du Roi Soleil, de Jean Merrien, éd. Hachette, 309 p., 1964.
Histoire de la Marine, de Canby Courtland, éd. Cercle des bibliophiles, 1963.
Dictionnaire pittoresque de la Marine, de Jules Lecomte, éd. La France Maritime, 1835. Consultable gratuitement par Internet : http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k6253123b

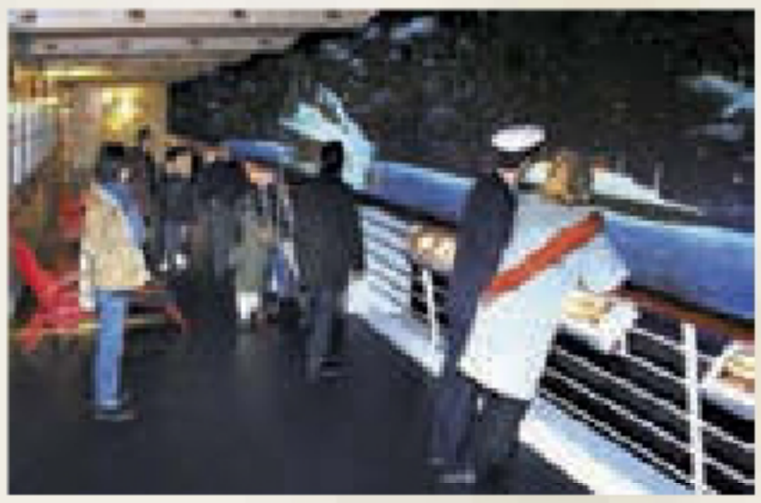
■ Revues

La Revue d'Histoire maritime paraît deux fois par an, depuis début 2006, et publie articles et dossiers thématiques d'auteurs spécialistes (historiens, chercheurs) consacrés à des aspects précis de l'histoire de la marine. 15 numéros parus. Site Internet : www.histoire-maritime.org
Le Chasse-marée, mensuel disponible en kiosques ou sur abonnement, ce magazine se consacre depuis trente ans au patrimoine maritime : actualité, portraits, histoire… Site Internet : www.chasse-maree.com
Navires et Marine marchande, revue trimestrielle, vendue en kiosques ou sur abonnement. Site Internet : http://www.marines-editions.fr/navires-marine-marchande,fr,3,64.cfm
Navires et Histoire, revue bimestrielle plutôt dédiée aux aspects militaires, mais avec aussi des articles concernant la marine marchande. Site Internet : www.avions-bateaux.com

■ Romans

Les Heures silencieuses, de Gaëlle Josse, éd. Autrement, 134 p., 2011 : 13 €. Inspiré par un tableau ancien, un premier roman lumineux qui dresse le portrait d'une femme courageuse, qui dut renoncer à ses rêves d'aventure sur les bateaux de son père, administrateur de la Compagnie des Indes orientales.

Sortir à Saint-Nazaire (Loire-Atlantique)



Escal'Atlantic propose de découvrir la vie à bord des grands paquebots de lignes transatlantiques qui ont marqué le siècle dernier. Avec eux, les Compagnies ont mis en place le premier réseau structuré de transport international, marqué une étape décisive dans l'évolution du monde, accentuant la domination occidentale à travers le globe. Après plusieurs mois de travaux, le site Escal'Atlantic ouvre de nouveau ses portes aux visiteurs le 1er juillet 2013. Doté d'une nouvelle scénographie, cet équipement devient désormais un centre d'interprétation unique en Europe. Des objets de collection remarquables jamais dévoilés et des dispositifs multimédias et audiovisuels permettent de vivre une expérience inédite et authentique.

***Escal'Atlantic*, Base sous-marine de Saint-Nazaire, 44600 Saint-Nazaire. Renseignements : 08.10.88.84.44 (tarif local) ou par Internet : www.saint-nazaire-tourisme.com** ■

Sortir à Rouen (Seine-Maritime)

Sa proximité de Paris fit de Rouen le premier port de France pendant des siècles. Le **musée maritime, fluvial et portuaire** rappelle cette histoire. Il est situé sur les bords de Seine, au cœur du port maritime et fluvial, lieu de passage et d'escale des paquebots, cargos, remorqueurs et péniches. On y découvre les grands moments historiques du port par le biais de nombreux documents anciens, les installations du site et la mise au gabarit de la Seine en aval de Rouen, l'épopée des grands voiliers rouennais, de nombreuses maquettes de cargos, la batellerie avec une péniche de 38 m à visiter, la construction navale, la chasse à la baleine (avec un squelette de rorqual), l'histoire des sous-marins… Un ensemble vaste et passionnant, que viennent régulièrement compléter des expositions temporaires.

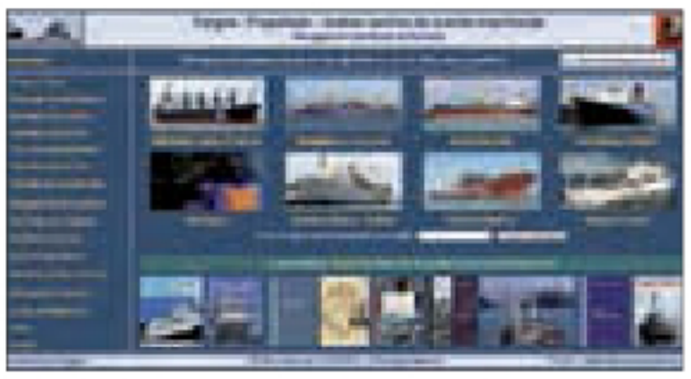
***Musée maritime, fluvial et portuaire*, Quai Émile Duchemin, Hangar 13, 76000 Rouen. Renseignements : 02.32.10.15.51.** ■

À portée de clic

Dossiers historiques, étude des métiers spécifiques, inventaire des ports du monde et des anciens navires, carnets de voyage… tout cela illustré de documents anciens. Ce site propose une plongée dense et passionnante dans le passé de la marine marchande.

★★★★ **www.frenchlines.com/histoire_maritime_fr.php**

★★★ **www.cargos-paquebots.net**
Un bel ensemble, fourni, qui raconte en mots et en images l'aventure de nombreux navires plus ou moins célèbres de la navire marchande.

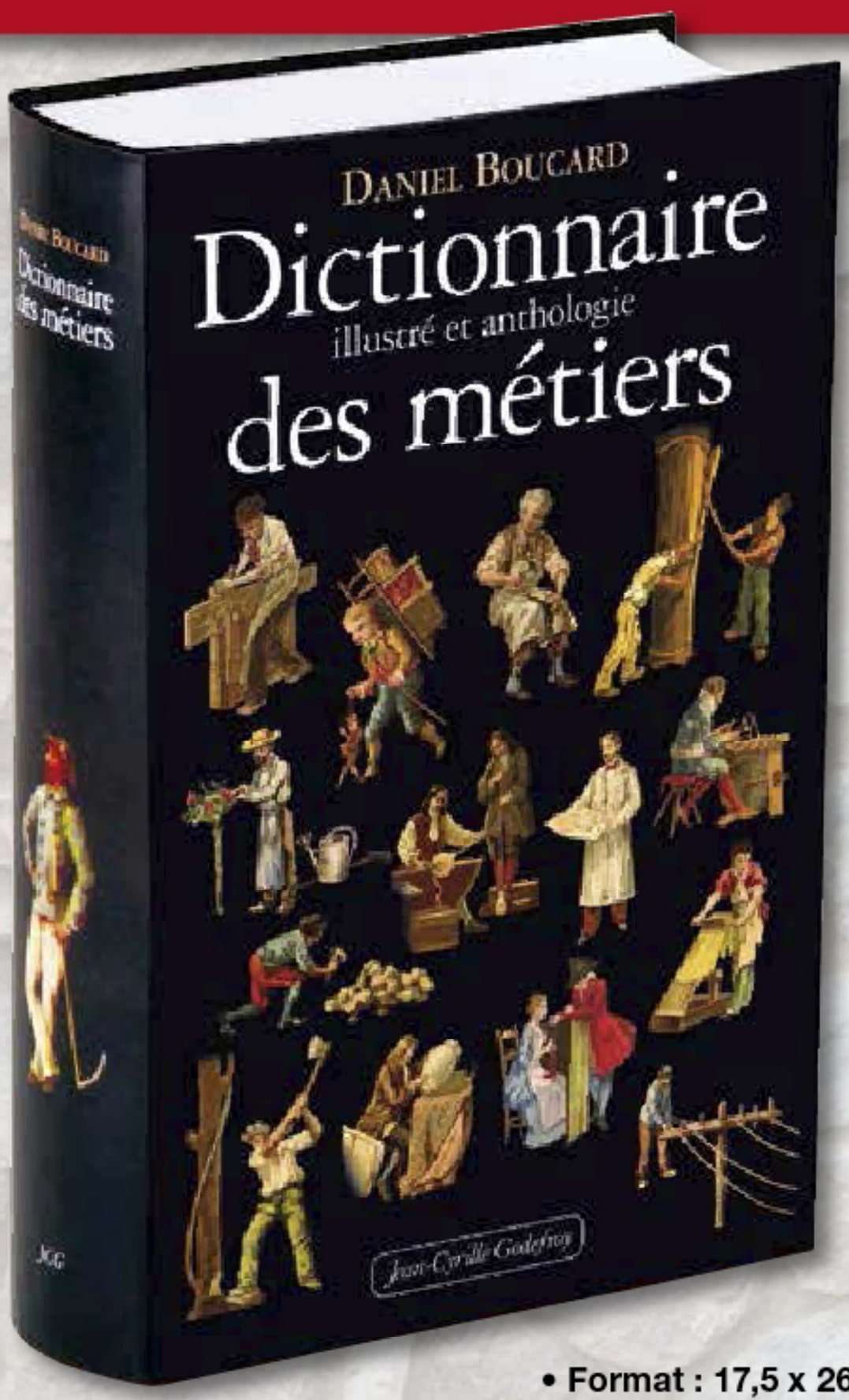


★★★★ **Site de référence, incontournable**
★★★ **Vaut le détour**
★★ **Pertinent**
★ **Quelques informations intéressantes**

Bibliographie établie par Pierre-Gabriel Gonzalez et Hugues Hovasse, pages coordonnées par Hugues Hovasse.

Dictionnaire des métiers

« Un hommage à vos Ancêtres travailleurs »



Par Daniel Boucard, auteur du « Dictionnaire des outils » couronné par l'*Académie Française*

■ 8 000 descriptions de métiers

Loin des descriptions techniques rébarbatives, l'auteur nous offre une évocation haute en couleur et riche en anecdotes.

■ 1 990 dessins et illustrations

pour comprendre des métiers aujourd'hui disparus.

■ 3 600 citations d'œuvres littéraires,

chansons et proverbes pour découvrir le quotidien de nos aïeux.

• **Format : 17,5 x 26 cm**
676 pages

65 €* Frais d'envoi gratuits

L'outil indispensable pour (re)découvrir la vie de vos Ancêtres !

BON DE COMMANDE

ou sa copie

à renvoyer à **NOS ANCÊTRES** • CDE • CS 60051 • 10, avenue Victor-Hugo
55800 REVIGNY-SUR-ORNAIN • N° Indigo 0 825 82 63 63 • Fax 03 29 70 56 74

Code ANAV0004

Nom/Prénom .....

Adresse .....

.....

Code postal |_|_|_|_|_|

Ville.....

E-mail .....

❑ **OUI, je désire recevoir :** ..... **exemplaire(s) du « DICTIONNAIRE DES MÉTIERS »**
Réf. DICOMET **au prix unitaire de 65 €*** Frais d'envoi GRATUITS

■ **RÈGLEMENT**

❑ **par chèque joint de** ..... **€, à l'ordre de Nos Ancêtres**

❑ **par carte bancaire n°** |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_|

Date d'expiration |_|_| |_|_| **Code CVC** |_|_|_|
(trois derniers chiffres du n° figurant au verso de votre carte)

Signature
(uniquement pour CB)

* Tarif France métropolitaine.
Autres destinations, consultez www.rfgenealogie.com

EXPLOREZ L'UNIVERS QUOTIDIEN ET LES ACTIVITÉS DES FRANÇAIS AUTREFOIS

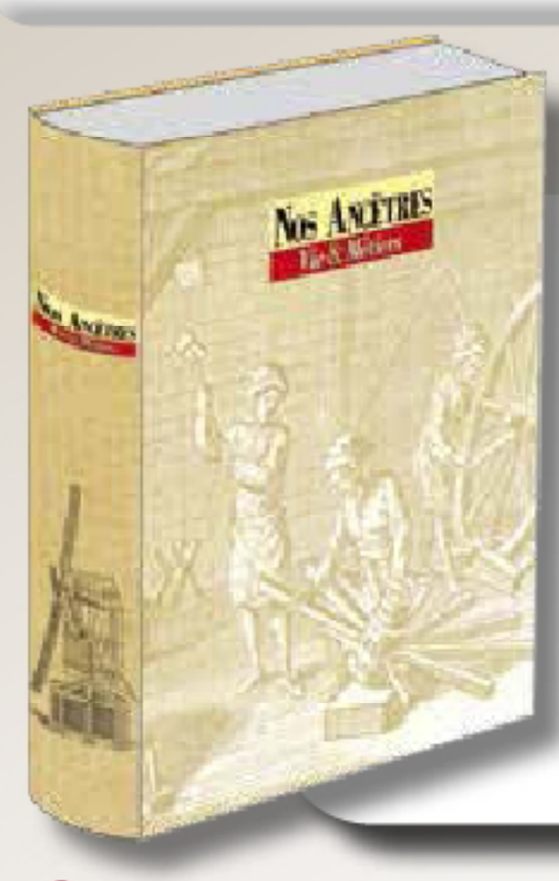
Tous les deux mois, *Nos Ancêtres, Vie & Métiers* vous propose une masse d'informations, surprenantes à plus d'un titre, sur le mode de vie et les mentalités de nos aïeux, vus au travers de leurs activités professionnelles.

Avec une documentation très fouillée et abondamment illustrée, vous « visitez » l'ensemble des arts, techniques et activités humaines, du XV^e^ au XIX^e^ siècle.

PROCHAIN NUMÉRO :

Le n°63 (parution le 29 août 2013) sera consacré à l'histoire du costume français, des temps médiévaux à l'ère industrielle (mutations, influences, métiers, développement des procédés industriels…).

6,50 €
frais d'envoi gratuits



METTEZ EN VALEUR VOTRE COLLECTION

- 1 reliure : 18 €
- 2 reliures : 32 €

Frais d'envoi gratuits.

Cette élégante reliure vous permet de ranger et valoriser votre collection *Nos Ancêtres, Vie & Métiers*.

Elle est conçue pour recevoir 12 numéros, soit 2 ans de parution.

BON DE COMMANDE

à renvoyer à : **Nos Ancêtres - Service CDE – 10, avenue Victor-Hugo – CS 60051 55800 REVIGNY – Tél.** N° Indigo 0 825 82 63 63 **– Fax 03 29 70 56 74**

À découper ou photocopier

Code ANAV0006

Nom / Prénom .....

Adresse .....

.....

Code postal |_|_|_|_|_|

Ville .....

E-mail .....

* Tarif France métropolitaine. Autres destinations, consultez www.rfgenealogie.com

OUI, je désire réserver :

❑ le n° 63 « Histoire du costume français » à 6,50 €*

OUI, je désire recevoir :

Frais d'envoi GRATUITS

❑ 1 reliure Nos Ancêtres à 18 €*

❑ 1 lot de 2 reliures Nos Ancêtres à 32 €*

RÈGLEMENT

❑ par chèque joint, à l'ordre de Nos Ancêtres

❑ par carte bancaire n° :

|_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| |_|_|_|_| **Signature**

Date d'expiration : |_|_| |_|_| *(uniquement pour CB)*

Code CVC |_|_|_| Code vérification client
(trois derniers chiffres du n° figurant au verso de votre carte)